This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

STANFORD UNIVERSITY
LIBRARIES

C
BRANDT
JON

Schriften der Centralstelle für Vorbereitung
von Handelsverträgen.
Heft 5.

29

China

und

seine Handelsbeziehungen zum Auslande,

mit

besonderer Berücksichtigung der deutschen.

Von

M. von Brandt,
Kais. Gesandter a. D.

BERLIN 1899.
Siemenroth & Troschel.
W. Lützowstrasse 106.

Verlag von Siemenroth & Troschel in Berlin.

Schriften

der

Centralstelle für Vorbereitung von Handelsverträgen:

I. Heft.

Das Britische Weltreich und der Deutsche Wettbewerb.

Von

Dr. Vosberg-Rekow.

1898. gr. 8°. X u. 75 S. Preis 1 Mk.

II. Heft.

Deutschland und die Handelspolitik der Vereinigten Staaten von Amerika.

Von

A. Satorius Freiherrn von Waltershausen.

ord. Professor der Nationalökonomie a. d. Universität Strassburg.

1898. gr. 8°. XI u. 84 S. Preis 2 Mk.

III. Heft.

Die Politik der Handelsverträge

in ihren Grundzügen gemeinfasslich dargestellt.

Von

Dr. Vosberg-Rekow.

1898. gr. 8°. VIII u. 207 S. Preis 4 Mk.

IV. Heft.

Die Amtliche Statistik des deutschen Außenhandels.

Im Auftrage der Centralstelle kritisch besprochen von deren Direktor

Dr. Vosberg-Rekow.

1898. gr. 8°. 47 S. Preis 1 Mk.

Inhalts-Verzeichniss.

		Seite
I.	Von dem Beginn der chinesischen Beziehungen zum Auslande bis zum Erlöschen des Monopols der englisch-ostindischen Gesellschaft. 114 v. Chr. bis 1834	1—14
II.	Die Zeit der Handelsverträge. 1834 bis 1895	15—33
III.	Deutsche Beziehungen zu China	34—38
IV.	Die fremden Mächte und China seit dem Abschluss des Friedens von Shimonoseki	39—53
V.	Private Bemühungen zur Klärung der Lage	54—72
VI.	Handel und Schiffsverkehr mit China unter besonderer Berücksichtigung des deutschen Antheils an demselben . .	73—94
VII.	Was von deutscher Seite zu geschehen hat	95—113
VIII.	Kiautschau	114—120
IX.	Literatur-Verzeichniss	121—123
X.	Tabellen	125—139

I.

Von dem Beginn der chinesischen Beziehungen zum Auslande bis zum Erlöschen des Monopols der englisch-ostindischen Gesellschaft.

114 v. Chr. bis 1834.

Die ersten nachweisbaren Beziehungen Chinas zum Westen stammen aus dem Jahre 114 v. Chr., als eine chinesische Karavane nach dem Lande An-hsi, wahrscheinlich Parthien, zog. Dass früher schon chinesische Fabrikate, Seidenstoffe, durch Zwischenhändler ihren Weg nach Medien und von dort weiter westlich gefunden hatten, kann keinem Zweifel unterliegen. In ähnlicher Weise entwickelte sich der Verkehr mit Indien; die Einführung des Buddhismus in China im Jahre 61 n. Chr. trug wesentlich dazu bei, denselben zu einem häufigeren und regeren zu machen. Die Schwierigkeiten der Landreise, die nicht nur in den grossen zurückzulegenden Entfernungen und der Unwirthlichkeit der zu durchziehenden Gegenden, sondern noch mehr in den ungeordneten Verhältnissen in den letzteren lagen, sprachen früh zu Gunsten des Seeverkehrs, dessen Ziel, soweit es sich um den Verkehr mit China handelte, anfänglich Kattigara, eine wahrscheinlich in der Nähe des heutigen Hanoi im Delta von Tongking gelegene Stadt war, später Canton und dann Khanfu, bei dem jetzigen Hangchau in Chekiang. Auch Kiautschau scheint unter dem Namen Kantu von den Arabern vielfach besucht und der nördlichste Punkt gewesen zu sein, bis zu dem ihre unmittelbaren Beziehungen sich erstreckten. Von dem Umfang dieses Seeverkehrs mag einen Begriff geben, dass in 758 n. Chr. die Zahl der sich in Canton aufhaltenden Araber

und Perser gross genug war, dass dieselben ernsthafte Unruhen erregen konnten und dass bei der Einnahme von Khanfu durch den Rebellen Hwang Chao in 878 dort 120000 Mohamedaner, Juden, Christen und Magier (Perser?) umgekommen sein sollen. Auch die chinesische Schifffahrt war eine sehr rührige, besonders seit der Verkehr nach Kattigara ins Stocken gerieth und für die Chinesen die Nothwendigkeit sich fühlbar machte, selbst die ihnen unentbehrlich oder werth gewordenen Handelsartikel zu holen. Ueber Djunk Ceylon im Norden von Penang gingen chinesische Schiffe im fünften Jahrhundert nach Indien bis in die Nähe des heutigen Bombay und bis Hira am Euphrat und später nach Ormuz und Aden; der Hauptplatz für den Verkehr mit dem Westen blieb aber Ceylon, wo Galle auch der grosse Platz für den Handel der Araber und Perser wurde. Als chinesische Exportartikel werden von Plinius Seide, Eisen und Felle bezeichnet; später, d. h. erst nach dem siebenten Jahrhundert, muss das als Seladon bekannte Porzellan viel nach Ceylon und von da weiter nach Westen ausgeführt worden sein. Als Einfuhrartikel finden sich in den chinesischen Verzeichnissen aufgeführt: Glas, Edelsteine und Halbedelsteine, achtzehn verschiedene Arten wollener und baumwollener Gewebe, gestickte Teppiche, Byssus, Asbest, Drogen, darunter Storax (auch jetzt noch unter der irrthümlichen Bezeichnung Rose Maloes im Zolltarif angeführt), Olibanum, Theriak, Henna, Auripigment, rothe Arsenikblende und Kupfer. Selbstverständlich wird die Zahl der Ein- und Ausfuhrartikel viel grösser gewesen sein, selbst wenn man annehmen will, dass die römischen Händler ihre Einkäufe meist baar bezahlt hätten, und mindestens Cerealien, Früchte, getrocknete und gesalzene Fische u. s. w. umfasst haben, die aber als kein besonderes Interesse erregend in den Verzeichnissen fehlen.

Die Ausdehnung und der Umfang der chinesischen Beziehungen zum Auslande und damit der Handelsverkehr mit demselben stehen in inniger Wechselwirkung mit den Zuständen im Lande selbst. Herrschen Ruhe im Innern und sitzt ein kräftiger Kaiser auf dem Thron, so gehen politischer Einfluss und Handel weit über die eigentlichen Grenzen des Reiches

hinaus; schwächen innere Unruhen die Macht der Regierung, so lockern sich die Bande, welche die Grenzstaaten an China knüpfen, und mit dem Einfluss sinkt und verschwindet auch der Handel. Aber auch umgekehrt führen Handelsinteressen zu politischen Beziehungen, so unzweifelhaft in Betreff des Verkehrs zwischen den türkischen Stämmen in Centralasien und Byzanz und desjenigen zwischen dem Oströmischen Kaiserthum und China. Es mag hier gleich bemerkt werden, dass die meisten diplomatischen Missionen nach China, die von den Chinesen selbst als Tributgesandtschaften bezeichnet werden, im Wesentlichen Handelsmissionen waren resp. sind, wie bis vor Kurzem die der Annamer, Birmanen und Koreaner und heute noch der Nepaler.

Unter dem Kaiser Yangti der Sui-Dynastie, 605—616, wurde in Kantschaufu, im nordwestlichen Zipfel des jetzigen Kansu, ein besonderes Zollhaus für den Verkehr mit dem Westen eingerichtet und unter der Tang-Dynastie, 619—906, unter deren grösstem Kaiser, Taitsung, 627—650, China wohl unstreitig das civilisirteste und mächtigste Reich der Erde war, kamen Gesandtschaften aus Ferghana, Samarkand, Kabul, Persien, Indien und Byzanz nach Changngan, jetzt Singanfu in Shensi, wohin der Kaiser seine Residenz von Loyang, jetzt Honanfu in Honan verlegt hatte, um der Westgrenze des Reiches näher zu sein. Innere Unruhen brachen dann die Macht der Kaiser der Tang-Dynastie, und unter den beiden Sung Dynastien (990—1278) ging China in politischer Beziehung immer weiter zurück, bis die fortwährenden Kämpfe gegen die Tataren und Mongolen mit dem Sturze der einheimischen und der Errichtung einer fremden, der Yüan-mongolischen-Dynastie, endeten. Die Eroberungszüge der Herrscher dieser Dynastie führten zu der Gründung von vier grossen Reichen. China, Tshagatai, Kiptschak und des mongolisch-persischen Reichs, die sich von den Ufern des chinesischen Meeres bis an die Grenzen von Indien, Kleinasien, den unteren Lauf der Donau und Lithauen erstreckten. China, das Reich des Gross-Khans, war gewissermaassen das Stammland, dessen Gebräuche, Sitten, Kunst, Kultur und Handel den mongolischen Armeen auf den von Dschinghiz Khan seit

1219 angelegten Heerstrassen nach Westen folgten. Auch der Seeverkehr, der unter den Sung fast ganz daniedergelegen hatte, entwickelte sich unter den Mongolen zu neuer Blüthe; in 1286 konnten die Behörden von Fokien berichten, dass die Häfen der Provinz von Schiffen aus mehr als neunzig Reichen besucht würden, und auch die Chinesen suchten die alten, lange vernachlässigten Wege wieder auf und gingen nach Ceylon, Malabar und selbst Persien.

Die in die Zeit der Mongolen-Dynastie fallenden Reisen katholischer Missionare und Kaufleute (Plano Carpini, Rubruquis, die Polos u. a.) — nestorianische Priester waren schon in 635 nach China gekommen und besassen dort unter der Mongolenherrschaft zahlreiche Kirchen — haben, wenn auch viel für die Kenntniss von China, doch nichts für die Ausdehnung des Handels mit demselben beigetragen. Der Verkehr, der über Land bestand, wurde durch die Handelsniederlassungen der Genueser und Venezianer am Schwarzen und Asowschen Meer vermittelt.

Der in 1367 erfolgte Sturz der Mongolen-Dynastie und ihre Ersetzung durch die einheimische der Ming änderte in dem ersten Jahrhundert nach derselben wenig an den bestehenden Beziehungen zwischen China und dem Auslande, soweit nicht die zu den mongolischen Fürsten und den Mohamedanern in Centralasien in Betracht kamen, namentlich der Seeverkehr blieb in der alten Weise bis gegen 1450 bestehen.

In die Zeit des Niedergangs dieser Dynastie fällt die erste Berührung von Europäern mit China auf dem Seewege; mit Chinesen waren dieselben schon früher in den hinterindischen Handelsplätzen zusammengetroffen. In 1517 kam der Portugiese Perez de Andrade mit einem Geschwader an die Mündung des Perl-(Canton-)Flusses, aber die guten Beziehungen, die er mit den chinesischen Behörden anzuknüpfen gewusst hatte, wurden schon durch seinen Bruder Simon, der ihm ein Jahr später folgte, getrübt. Simon wurde in 1521 von den Chinesen angegriffen und vertrieben, und ein portugiesischer Gesandter, Thomé Pirez, der sich in Peking befand, als die Nachrichten von Simon's Ausschreitungen dort an-

kamen, wurde gefangen nach Canton zurückgeschickt und dort in 1523 hingerichtet. Ein Versuch der Portugiesen, sich in Ningpo festzusetzen, versprach anfänglich guten Erfolg, aber in 1545 erhob sich das Volk gegen sie, weil sie sich wiederholt an einheimischen Frauen vergriffen hatten, bei welcher Gelegenheit 800 Portugiesen und 12000 eingeborene Christen getödtet und 35 Schiffe verbrannt worden sein sollen. Auch eine Niederlassung in Amoy hatte keinen guten Fortgang, und in 1549 wurden die Portugiesen auch aus Chinchiu (Chwan chau fu) in Fokien, wo sie sich vor Kurzem niedergelassen hatten, vertrieben. Von den drei Niederlassungen, die sie in 1537 in der Nähe von Canton inne hatten, San chan (St. Johann), Lampasao und Macao, blieb ihnen nur die letzte, wo sie, von den Chinesen vielfach belästigt, unter strengen Einschränkungen lebten. Erst in 1844 wurde ihnen gestattet, neue Kirchen, Häuser und Schiffe zu bauen, ohne in jedem einzelnen Falle die Erlaubniss der chinesischen Behörden einholen zu müssen. Ausser Pirez gingen noch dreimal portugiesische Gesandtschaften nach Peking, in 1567, 1727 und 1753; die Gesandten mussten den Kotau vollziehen, wurden mit grosser Verachtung behandelt und durften mit den hauptstädtischen Behörden in keine Besprechung geschäftlicher Angelegenheiten treten.

Die Spanier hatten bei der Eroberung der Philippinen in 1543 dort einen regen Verkehr mit Chinesen und China vorgefunden; zwei Versuche in 1575 und 1580 mit Peking in Verbindung zu treten, misslangen; die Gesandten wurden von den Behörden in Canton gefangen gesetzt und dann unverrichteter Sache nach Manila zurückgeschickt. Die strenge Behandlung der Chinesen in Manila und das von den Spaniern gegen sie dort angewendete System der Ueberwachung und Bedrückung soll den Chinesen als Vorbild für die Einrichtung des Co-hong (s. unten) in Canton gedient haben.

Die Holländer, die in 1622 in China erschienen und in dem Jahre einen Angriff auf Macao machten, der aber von den Portugiesen abgeschlagen wurde, bemächtigten sich zuerst der Pescadores, verliessen diese Inseln aber auf das Verlangen der Chinesen und setzten sich auf Formosa fest, von wo sie

in 1662 durch den berühmten Seeräuber Koxinga (Ching-ching-kung) vertrieben wurden. Versuche, durch Unterstützung der Manchus, die in 1644 die Dynastie der Ming gestürzt hatten und langsam im Süden vordrangen, die Hilfe derselben gegen Koxinga zu erlangen, misslangen, und drei holländische Gesandtschaften, die in 1656, 1665 und 1795 nach Peking geschickt wurden, verliefen erfolglos. Die Gesandten wurden, wie Williams schreibt, wie Verbrecher nach Peking gebracht, dort wie Bettler behandelt und wie Possenreisser nach Canton zurückgeschickt, um den Kotau zu allen Zeiten und überall da zu vollziehen, wo es ihrem Führer passte.

Der erste englische Versuch, mit China in Verbindung zu treten, wurde in 1596 gemacht, aber die drei damit beauftragten Schiffe gingen unterwegs verloren; erst in 1637 erschienen vier Schiffe unter dem Befehl von Weddell vor Macao. Die Portugiesen thaten Alles, was in ihren Kräften stand, um die Einleitung von Beziehungen mit den Chinesen zu verhindern, so dass Weddell schliesslich in den Canton-Fluss einlief. Hier feuerten die Chinesen auf die Engländer, die sie mit leichter Mühe vertreiben zu können glaubten; Weddell erwiderte das Feuer und nahm dann die Forts mit stürmender Hand, was die Chinesen schnell zur Vernunft brachte. Alle Schuld wurde von den Behörden auf die Portugiesen geschoben, und nachdem die Engländer die eroberten Geschütze und ein Paar mit Beschlag belegte Dschunken zurückgegeben hatten, wurde ihnen gestattet, Ladung für ihre Schiffe einzunehmen. Erst in 1664 wurde der Versuch zur Eröffnung eines directen Handels mit China erneuert. Von Firado in Japan aus, wo eine englische Factorei bestand, scheint allerdings in den Jahren 1613 bis 1633 einiger Verkehr mit Ningpo unterhalten worden zu sein, aber erst in 1664 wurde ein Schiff nach Macao geschickt, das aber in Folge der von den Chinesen auf den Handel gelegten Abgaben und der Feindseligkeit der Portugiesen unverrichteter Sache zurückkehren musste. Mit Koxinga's Sohn und Nachfolger wurden in Amoy und Formosa Verbindungen angeknüpft und sogar eine Art Vertrag abgeschlossen, durch welchen den Engländern freie Bewegung ohne

Begleitung und Aufsicht, Zugang zu allen Zeiten zum König (?), Freiheit, ihre Schreiber und Diener (Compradores) selbst auszuwählen und zu handeln mit wem es ihnen beliebe, zugestanden wurde. Bei Klagen der Engländer gegen die Chinesen solle der König, im umgekehrten Falle der Chef der Engländer Richter sein. Was der König kaufe und Reis sollten keinen Zoll bezahlen und sonstige Einfuhren drei Procent nach dem Verkauf, während Ausfuhren frei von Zoll sein sollten. Im Hafen sollten die Schiffe ihre Kanonen und Munition übergeben. Aber diese schönen Vereinbarungen wurden wenig oder gar nicht eingehalten, und besonders Formosa erwies sich als ein schlechter Markt. In 1681 gab die ostindische Gesellschaft ihre Factoreien dort und in Amoy auf, um sich in Canton zu etabliren, aber erst in 1684 gelang es ihr, gegen den Widerstand der Portugiesen dort festen Fuss zu fassen, und in 1699 sandte das Directorium der Gesellschaft ihrem damaligen ersten Supercargo Catschpoole für sich und seine Nachfolger die Ernennung zum Königlichen Gesandten und Consul der britischen Nation für China und die umliegenden Inseln. Die Versuche, an anderen Plätzen z. B. in Chusan und Ningpo in 1701 Beziehungen zu eröffnen, misslangen, und auch von Amoy, wo die Gesellschaft sich wieder niedergelassen hatte, wurde sie in 1759 durch die chinesischen Behörden vertrieben, welche die dortige fremde Factorei zerstörten, die eingeborenen Kaufleute, die mit den Fremden Geschäfte gemacht hatten, aus der Stadt verwiesen und der Bevölkerung verboten, den fremden Schiffen Lebensmittel zu liefern.

Der englische Handel blieb daher zuerst hauptsächlich, dann gänzlich auf Canton angewiesen, wo er im Laufe der Jahre immer grösseren Beschränkungen und die Kaufleute immer schlechterer Behandlung unterworfen wurden. Die Geschichte des fremden Handels bis zum Erlöschen des Monopols der englischen ostindischen Gesellschaft in 1834 ist die eines langen Kampfes der Kaufleute gegen die Erpressungen und Ueberhebung der chinesischen Beamten. Nur die Thatsache, dass die Beamten für amtliche und Privatzwecke der Einnahmen aus dem fremden Handel nicht entbehren konnten

und dass ein nicht unbeträchtlicher Theil der Bevölkerung von demselben lebte, schützte die Fremden gegen noch grössere Unbilden, aber sie vermochte nicht, sie vor der Anwendung des alten chinesischen Prinzips zu schützen, dass Barbaren, die wie Thiere seien, nicht nach den grossen Regeln der Vernunft, sondern nur durch Willkür regiert werden könnten.

In 1702 wurde das Monopol des Handels mit den Fremden einem einzigen Individuum übergeben; in 1720 wurde ein gleichmässiger Zoll von 4% vom Werth auf alle Ausfuhren gelegt und der Einfuhrzoll auf ungefähr 16% erhöht, während gleichzeitig ein grosses Geschenk für den Zollinspector und eine hohe Vermessungsgebühr für das Vermessen der Schiffe verlangt und den Lieferanten von Proviant eine beträchtliche Steuer auferlegt wurde. Zugleich wurde das System des Co-hong eingeführt, d. h. das Privilegium, mit den Fremden Handel zu treiben, wurde einer Anzahl von Kaufleuten (Hong-Kaufleuten) ertheilt, die dafür den Beamten gegenüber die Garantie für die Bezahlung der Zölle durch die Fremden und das gute Benehmen der letzteren während ihres Aufenthalts am Lande übernehmen mussten. Der Widerstand der fremden Kaufleute gegen diese letztere Maassregel schien Anfangs Erfolg zu versprechen, aber bald nach 1728 wurde nicht allein das System des Co-hong endgültig eingeführt, sondern auch noch eine weitere Steuer von 10% auf alle Ausfuhren geschlagen, die erst in 1736 bei der Thronbesteigung des Kaisers Kienlung wieder aufgehoben wurde. Fremden Frauen war der Aufenthalt in den Factoreien ganz untersagt, den Fremden überhaupt nur während der Handelssaison gestattet. Man verlangte von ihnen, allerdings meistens vergeblich, selbst wo man sie durch Anwendung von Gewalt dazu zu zwingen suchte, dass sie sich den chinesischen Beamten gegenüber zu denselben Ehrenbezeugungen wie die Chinesen verstehen sollten; jeder directe Verkehr mit den chinesischen Beamten war ausgeschlossen, Bittschriften, die einzige Form der Mittheilung, mussten ursprünglich durch die Hong-Kaufleute befördert werden; später durften sie den an dem zwischen den Factoreien und der Stadt liegenden Thore auf Wache befindlichen kleinen Beamten zur

Beförderung übergeben werden, aber die Fremden mussten oft Stunden lang warten, ehe der Mandarin sich herabliess, das Schriftstück anzunehmen, und waren bei solchen Gelegenheiten manchmal sogar thätlichen Misshandlungen ausgesetzt. Auch die Frage der Gerichtsbarkeit der Chinesen über die Fremden gab wiederholt zu Zerwürfnissen Veranlassung, wenngleich die Chinesen dieselbe nur in den Fällen beansprucht und ausgeübt zu haben scheinen, in denen es sich um den Tod eines Menschen handelte. Während ursprünglich nur bei dem durch einen Fremden verursachten Tode eines Chinesen die Auslieferung des Schuldigen verlangt wurde, bestanden die Chinesen in 1780 auch bei dem Todschlage eines Fremden durch einen Fremden darauf, dass der Thäter ihnen überliefert werde. Da bei den verschiedenen Fällen, die sich im Laufe der Jahre ereignet hatten, die Thäter stets ohne Berücksichtigung der Umstände und ohne weiteres Verhör erdrosselt worden waren, weigerten sich die Engländer von 1784 an mit Erfolg, einen ihrer Landsleute den Chinesen zu überliefern; sie wurden dabei von den Angehörigen der anderen Nationen unterstützt, mit Ausnahme der Amerikaner, die noch in 1821 einen Matrosen eines ihrer Schiffe den Chinesen auslieferten, die ihn, wie in früheren Fällen, erdrosseln liessen. Aber auch von rein commerciellem Standpunkt aus liessen die Beziehungen in Canton zwischen Chinesen und Fremden sehr viel zu wünschen übrig; die häufigsten Klagen waren der Verzug beim Laden der Schiffe und die Verluste, die sich daraus ergaben, dass die Waaren auf dem Wege zwischen Whampoa, dem Ankerplatz der Schiffe, und Canton vielfach bestohlen wurden, die Erpressungen der Unterbeamten und die Beziehungen zu den Hong-Kaufleuten, denen die Stellung als alleinige Mittelsmänner erlaubte, den Behörden wie den Fremden gegenüber Durchstechereien zu treiben, und die es verstanden, bei den letzteren sehr bedeutende Schulden zu machen. Dieselben betrugen in 1782 ungefähr 1 000 000 Pfd. Sterl., und nachdem sie auf kaiserlichen Befehl ratenweise abgetragen worden waren, belief sich der Betrag der neuen in 1829 schon wieder auf eine sehr beträchtliche Summe, obgleich den Hong-

Kaufleuten streng verboten worden war, bei Fremden Anleihen zu machen.

Auf der anderen Seite lässt sich nicht in Abrede stellen, dass auch das Verhalten der Fremden oft nicht das beste war. Streitigkeiten und Thätlichkeiten zwischen den Matrosen der verschiedenen Nationalitäten waren an der Tagesordnung, die Kriege zwischen den verschiedenen Mächten führten oft zu Feindseligkeiten in den chinesischen Gewässern; die Schiffscapitäne waren mit Bezug auf die Fragen des Mein und Dein häufig wenig scrupulös, und der Schmuggelhandel mit Opium, das einzige Einfuhrgeschäft, das einen sicheren Gewinn abwarf, musste Alle, die sich mit demselben befassten, Fremde wie Chinesen, mehr oder minder sittlich verderben. Bei den fortwährenden Streitigkeiten zwischen Fremden und Chinesen gab es nur ein Mittel, das Erfolg versprach: die zeitweilige Unterbrechung des Handels. Dasselbe wurde von beiden Theilen fortwährend angewendet, aber es war eine so zweischneidige Waffe, dass Niemand wagte, dieselbe durchgreifend und namentlich dauernd zu gebrauchen.

Die englische Regierung versuchte zweimal durch ausserordentliche Gesandtschaften nach Peking Abhilfe zu schaffen, aber vergebens. Lord Macartney's Gesandtschaft in 1793, die den Auftrag hatte zu versuchen, die Zulassung englischer Schiffe in Ningpo, Chusan und Tientsin durchzusetzen, wurde vom Kaiser Kienlung freundlich empfangen, hatte aber keinen anderen Erfolg, als dass die Engländer unter die Zahl der tributären Nationen aufgenommen wurden; ein etwas mageres Ergebniss für eine Ausgabe von über £ 170000. Die Behandlung der Fremden wurde im Gegentheil eine immer schlechtere, und die chinesischen Behörden liessen es sich angelegen sein, dieselben in den Augen der Bevölkerung von Canton möglichst herabzusetzen und zu erniedrigen, um in derselben eine Stütze gegen die »fremden Teufel« zu finden, falls dieselben etwa aufsässig werden sollten; eine Politik, die bestimmt war, ihre bitteren Früchte zu tragen. Auch in Peking hatte die Aufnahme von Macartney's Gesandtschaft wohl nur den Zweck gehabt, den Barbaren durch den Glanz des Kaiserhofes zu imponiren,

wenigstens als die Engländer später dem Beamten, der ihnen als Führer gedient hatte, ein Geschenk und ein Dankschreiben zugehen liessen, wurden Geschenk und Brief zurückgesandt, der Chinese, der sie überbracht hatte, in die Verbannung geschickt, und der, für den sie bestimmt gewesen, aus dem Dienst entlassen.

Die zweite Gesandtschaft unter Lord Amherst in 1816 verlief noch ungünstiger; derselbe weigerte sich, den Kotau zu vollziehen und wurde überhaupt nicht vom Kaiser empfangen. Was Lord Macartney anbetrifft, so behaupteten seine Begleiter, dass er nach englischer Sitte nur das Knie vor dem Kaiser gebeugt habe, während die Chinesen erklärten, dass er den Kotau gemacht habe.

Der Handel der Vereinigten Staaten in Canton begann in 1784; die Amerikaner hatten vor 1844 indessen keinerlei amtlichen Verkehr mit den Behörden, ihre Consuln waren Kaufleute, die weder Gehalt erhielten noch Dolmetscher zur Verfügung hatten; trotzdem oder vielleicht gerade deswegen hat ihr Handel selten Unterbrechungen erlitten.

Schweden, Dänen, Spanier, Oesterreicher, Peruvianer, Mexicaner, Chilenen und Deutsche nahmen ebenfalls ohne amtliche Vertretung an dem Verkehr in Canton Theil, sie bildeten aber nur einen kleinen Bruchtheil der ca. 250 Menschen, die in dieser Stadt in dreizehn Factoreien wohnten und geduldet, aber nicht berechtigt, Europa und die westliche Cultur den Chinesen gegenüber vertraten.

Der russisch-chinesischen Beziehungen ist bisher nicht Erwähnung geschehen, weil dieselben, freilich zum grossen Theil auch nur in der Theorie, frühzeitig der Willkür der chinesischen Behörden entrückt und auf einer vertragsmässigen Grundlage festgesetzt worden waren. Dazu haben der auf der langen beiden Mächten gemeinsamen Landgrenze unvermeidliche Verkehr und wohl nicht minder die Thatsache beigetragen, dass der Russe dem Asiaten viel näher stand als dem Europäer und sich daher viel leichter zwischen ihm und dem Chinesen Berührungs- und Verständigungspunkte fanden, als zwischen dem letzteren und den Angehörigen oder Vertretern anderer westlichen Mächte.

Schon in 1567 und 1619 sollen russische Abgesandte oder wenigstens Leute, die sich für solche ausgaben, an den chinesischen Hof gekommen sein, sie wurden aber nicht empfangen, weil sie keine Geschenke, Tribut, mitgebracht hatten. Die erste wirkliche russische Gesandtschaft traf unter Shun-shi, dem ersten Kaiser der jetzigen manchurischen Dynastie, in 1656 in Peking ein; da der Chef derselben, Baikoff, sich aber weigerte, den Kotau zu vollziehen, wurde er ebenfalls nicht vom Kaiser empfangen; weitere Gesandtschaften langten in 1658, 1672 und 1677 an, und in 1689 wurde der erste Vertrag zwischen China und einer europäischen Macht zu Nipchu (Nertschinsk) unterzeichnet, der den langjährigen Feindseligkeiten zwischen Russen und Chinesen ein Ende machte und die ersteren zwang, alle ihre Niederlassungen am Amur und in der Manchurei, von denen sie einige, wie Albazin, seit beinahe vierzig Jahren besassen, aufzugeben. Durch Art. 5 dieses Vertrages wurde bestimmt, dass die Bewohner der beiden Länder sich ungehindert über die Grenze begeben und im Nachbarreiche kaufen und verkaufen könnten. In 1693 kam der Glückstadter Ysbrand Ides als russischer Gesandter nach Peking und wusste es durchzusetzen, dass russischen Karavanen gestattet wurde nach Peking zu kommen, um dort Handel zu treiben; die erste solche Karavane soll in 1705, andere in 1711, 1713, 1721 und 1728 nach Peking gelangt sein, dort aber, wie unterwegs, wegen der grossen Zahl von Leuten, aus denen sie bestanden, oft über tausend, und wegen des schlechten Betragens derselben viel böses Blut gemacht haben, so dass die Chinesen wiederholt im Begriff waren, dem ganzen Verkehr ein Ende zu machen; in 1716 und in 1719 kam der Arzt Lange, in 1720 Ismailoff nach Peking, die beide wie Ides den Kotau vollzogen zu haben scheinen. Lange blieb als russischer Consul in Peking zurück, wurde aber so schlecht behandelt, dass er in 1722 die Hauptstadt verliess. Der Uebertritt einiger mongolischen Stämme auf russisches Gebiet drohte einen Krieg herbeizuführen, was Peter den Grossen veranlasste, an die Absendung einer neuen Gesandtschaft nach China zu denken; der Krieg mit Persien und sein Tod verhinderten die Ausführung dieses Plans unter

seiner Regierung. Seine Nachfolgerin Katharina nahm denselben auf und sandte den »illyrischen Grafen« Sava Wladislavitsch nach China, der in Nertschinsk in 1727 einen Vertrag abschloss, der im Wesentlichen die von Ismailoff in Peking getroffenen Vereinbarungen bestätigte. Kaufleute in nicht grösserer Anzahl als zweihundert sollten in Zwischenräumen von drei Jahren nach Peking kommen und dort Handel treiben dürfen, aber im Gegensatz gegen früher, als die Karavanen als kaiserliche angesehen wurden, alles selbst bezahlen; eine geistliche, ungefähr alle zehn Jahre zu erneuernde, Mission*) sollte in Peking residiren und gleichzeitig sechs zu Dolmetschern auszubildende Russen sich dort aufhalten dürfen. Ebenso sollte Handel in Kiachta und Nertschinsk getrieben werden dürfen und dazu grosse eingefriedigte Karavansereien eingerichtet werden. Gewöhnlich wird dieser Vertrag als der Grenzvertrag, weil er dieselben festsetzte, von Kiachta bezeichnet, an welchem Platze die Ratificationen ausgetauscht wurden.

In 1731 begab sich eine chinesische Gesandtschaft nach Petersburg, frühere waren nie weiter als Tobolsk gekommen, um der Kaiserin Anna zu ihrer Thronbesteigung zu gratuliren; sie wurde kalt behandelt und bis zum Jahre 1869 nicht wiederholt.

In Folge von Streitigkeiten, die wieder über den Uebertritt von Mongolen auf russisches Gebiet entstanden, hörten in 1755 die Karavanen auf; in 1760 wurde aus demselben Grunde der Handel zwischen China und Russland für sechs Jahre unterbrochen; ein Versuch in 1763 durch die Sendung des Capitäns Kropotoff nach Peking das gute Einvernehmen wieder herzustellen, misslang und erst mehrere Jahre später, in 1768 wurde in Kiachta ein Vertrag abgeschlossen, der im Allgemeinen den von 1727 bestätigte, aber den Art. X desselben, der sich auf die Behandlung von Ueberläufern, Verbrechern u. s. w. bezog, modificirte. In 1785 brachen aber aus demselben Grunde, wie früher, neue Misshelligkeiten zwischen China und Russland aus, die, nachdem der Handel in Kiachta von diesem Jahre bis 1792

*) Um die Seelsorge für die bei der Eroberung von Albazin gefangenen, nach Peking geführten und dort in ein Banner eingereihten Russen zu übernehmen.

unterbrochen gewesen war, in dem letzteren Jahre durch einen auf russischer Seite von dem Gouverneur von Irkutsk, General Nagel, unterzeichneten Vertrag beendigt wurden. In 1805 wurde die siebente russische Gesandtschaft nach China entsandt, aber von den Chinesen in Urga festgehalten; da sich der Gesandte, Graf Golovkin, dort weigerte, bei einem Feste, das der General-Gouverneur der Mongolei ihm bei — 4° R. im Freien gab, vor einem Wandschirm und mit gelber Decke bedecktem Tisch, der den Kaiser vorstellen sollte, den Kotau zu vollziehen, erhielt die Gesandtschaft nicht die Erlaubniss, die Reise fortzusetzen und musste unverrichteter Sache umkehren. Von diesem Jahre an wurde der Verkehr zwischen Russland und China nur noch durch die Kaufleute in Kiachta und Maimatchin (der chinesischen Station) und die russische geistliche Mission in Peking aufrecht erhalten.

Zur See mit China, d. h. Canton, in Verbindung zu treten, ist von russischer Seite nur ein Versuch gemacht worden, als in 1806 zwei Schiffe unter Capitän von Krusenstern nach Ostasien abgingen; es erschien aber sofort ein kaiserliches Edikt, durch das jeder andere Handel mit den Russen, als der in Kiachta, als den Verträgen widersprechend untersagt wurde.

II.

Die Zeit der Handelsverträge.

1834 bis 1895.

Das Monopol der englisch-ostindischen Gesellschaft erlosch in 1834. Auf die den chinesischen Behörden davon gemachte Mittheilung bestand die Antwort in der Frage, warum die Schiffe der Gesellschaft denn nicht länger nach China kommen würden, da England doch den Thee nothwendig gebrauche.

Als der erste neu ernannte Königliche Handelssuperintendent Lord Napier in 1834 in Macao eintraf, befahl der Generalgouverneur von Canton den Hong-Kaufleuten, demselben mitzutheilen, dass er nicht eher nach Canton kommen dürfe, bis er die Erlaubniss dazu erhalten habe; Lord Napier war aber schon auf dem Wege nach dort und erhielt diese Mittheilung erst unterwegs durch einen niederen Militärmandarinen. In Canton angelangt, versuchte Lord Napier seine Ankunft dem Generalgouverneur schriftlich anzuzeigen, aber die am Thore auf Wache befindlichen Militärmandarinen verweigerten die Annahme des Schreibens, da die Mittheilungen nur durch die Hong-Kaufleute erfolgen dürften und weil, was viel wichtiger schien, die Mittheilung auf dem Umschlag als »Brief« und nicht als Bittschrift bezeichnet war. Die Stellung des Handelssuperintendenten war eine sehr schwierige; er hatte vor seiner Abreise von London gebeten, dass man ihn ermächtigen möge, vorkommendenfalls mit der Regierung in Peking in Verhandlungen zu treten, oder dass seine Ernennung durch die englische Regierung in Peking oder in Canton mitgetheilt werde,

aber man hatte diese Vorschläge abgelehnt und ihn nur angewiesen, seine Ankunft dem Gouverneur durch einen Brief zu notificiren, im Uebrigen jedoch die grösste Vorsicht und Umsicht zu beobachten, um nicht die Besorgniss der Chinesen zu erregen oder die Vorurtheile derselben zu verletzen. Seine Aufgabe sei, den bestehenden Handel mit Canton zu schützen und zugleich Erkundigungen darüber einzuziehen, ob derselbe sich nicht nach anderen Theilen Chinas ausdehnen lasse. Dazu würde die Anknüpfung directer Beziehungen mit Peking von Nutzen sein, und er solle, wenn sich eine Aussicht dafür biete, darüber berichten, vor Eingang von Weisungen aber nichts nach dieser Richtung unternehmen.

Der Gouverneur von Canton machte den Vorfall zum Gegenstand eines Berichts an den Kaiser, der für die chinesische Auffassung charakteristisch ist. Er führte u. A. an, dass auf dem Umschlag der Mittheilung des »barbarischen Auges« die Formeln und der Stil der Gleichstellung in Anwendung gekommen und lächerlicher Weise der Ausdruck »Grosse Englische Nation« gebraucht worden seien. Schon bei der geringsten Ueberlegung müsse es klar sein, dass es bei dem Auseinanderhalten des mittleren und äusseren Volkes (d. h. der Chinesen und Barbaren) von der höchsten Wichtigkeit sei, Würde und Oberhoheit zu wahren. Ob das barbarische Auge einen amtlichen Rang besitze, lasse sich nicht mit Sicherheit feststellen, aber selbst wenn er ein Beamter der englischen Nation sei, dürfe er nicht Briefe auf dem Fusse der Gleichberechtigung an die Grenzbeamten (d. h. die mit dem Verkehr mit den Barbaren beauftragten) des Himmlischen Reiches senden. Da die Frage die Würde des Reiches angehe, dürfte kein Versuch zu einer Annäherung gestattet werden, welcher die schuldige Achtung vermindern könnte . . . Der Handel der englischen Barbaren sei bisher durch die Hong-Kaufleute und Taipans (d. h. grosser Geschäftsführer, Chef eines fremden Handlungshauses, früher auch der Titel der fremden Consuln) wahrgenommen worden, ein »barbarisches Auge« sei niemals vorhanden gewesen. Aber selbst wenn die englische Nation solchen Entschluss gefasst gehabt, hätte er in einer Bittschrift übermittelt

werden sollen, damit an den Kaiser Bericht erstattet und derselbe seine Befehle habe ertheilen können. Aber das barbarische Auge sei ohne Weiteres nach Canton gekommen und habe sich herausgenommen, mit amtlichen Schriftstücken und Briefen Verkehr mit den chinesischen Beamten anzuknüpfen, was doch die Grenzen der Vernunft weit überschreite.

Die Lage musste zu einem Bruche führen. Der Gouverneur versuchte zuerst die englischen Kaufleute gegen den Commissar auszuspielen, aber als das nicht gelang, drohte er am 16. August den Handel zu unterbrechen und veröffentlichte eine Proclamation, in der er die Gründe seiner Handlungsweise in der vorangeführten Weise auseinandersetzte. Lord Napier antwortete darauf mit einer anderen Proclamation, ebenfalls in chinesischer Sprache, in der er die ganze Schuld an den Zwistigkeiten auf die Unwissenheit und Hartnäckigkeit des Gouverneurs schob und erklärte, dass die englischen Kaufleute mit ganz China auf dem Grunde gegenwärtigen Vortheils zu verkehren wünschten, aber niemals ihre Bemühungen aufgeben würden, das durchzusetzen, was für beide Länder von gleicher Bedeutung sei.

So war die Frage der Gleichberechtigung Englands und Chinas gestellt, aber es sollte noch vieler Zwischenfälle bedürfen, ehe man sich in England entschloss, das Mittel anzuwenden, auf das Lord Napier in seinem Bericht vom 14. August 1834 hingewiesen hatte: »Die Chinesen zu zwingen, seine Autorität und sein Königliches Patent anzuerkennen, da, wenn das geschähe, auch keine Schwierigkeit sein würde, zu gleicher Zeit andere Häfen zu öffnen«. Für den Augenblick blieben die Chinesen Sieger; am 2. September brachen sie allen Verkehr mit den Factoreien ab, und da auch die Anwesenheit von zwei englischen Fregatten in Whampoa, die herbeigerufen worden waren, den Gouverneur nicht zur Zurücknahme der Maassregel bewog, entschloss sich Lord Napier, der schwer erkrankt war, sich am 21. nach Macao zurückzubegeben, wo er vierzehn Tage später starb. Auch die beiden Fregatten verliessen Whampoa, und der Gouverneur, der gleich nach Lord Napiers Abreise den Handel wieder eröffnet hatte, konnte dem

Kaiser berichten, dass das barbarische Auge und die fremden Schiffe ausgetrieben worden seien, was den Kaiser veranlasste, die von ihm angeordneten Bestrafungen der schuldigen Beamten zurückzunehmen und zu befehlen, dass die englischen Barbaren sofort einen anderen Taipan ernennen sollten, um die Handelsbeziehungen den alten Vorschriften entsprechend zu überwachen.

Die englischen Kaufleute in Canton wendeten sich nun am 4. December 1834 mit einer Petition an den Geheimen Rath, in der sie empfahlen, dass ein Commissar mit einem kleinen Geschwader nach einem der nördlichen Häfen geschickt werden solle, um die Frage des zukünftigen Verkehrs zu regeln. In diesem Schriftstück führten sie die Einschränkungen und Hindernisse, unter denen der englische Handel litte, auf die lange Fügsamkeit zurück, die man der anmaassenden Inanspruchnahme der Oberhoheit über alle Fürsten und Völker seitens des Kaisers von China gegenüber gezeigt habe und erklärten, dass kein Erfolg von irgend welchen Verhandlungen zu erwarten sein würde, in denen diese Forderung nicht mit Bestimmtheit zurückgewiesen worden sei. Der Nachfolger Lord Napiers, Mr. Davis, empfahl dagegen, sich nach Peking zu wenden, um dort eine Beilegung der Schwierigkeiten herbeizuführen, da nur das Misslingen eines derartigen Versuchs die Anwendung von Zwangsmaassregeln entschuldigen könne. Die englische Regierung aber wollte davon nichts hören und erklärte, dass es nicht die Absicht Seiner Majestät sei, durch Gewalt Handelsbeziehungen zwischen Ihren Unterthanen und China herzustellen, sondern nur durch versöhnliche Mittel.

Die Frage, was in China geschehen solle, erregte die öffentliche Meinung in England in hohem Maasse, und die Ansichten gingen weit auseinander; es war aber schliesslich nicht die Frage des amtlichen Verkehrs, welche den Anstoss zu den Feindseligkeiten gab, die bestimmt waren, die Beziehungen Chinas zum Auslande von Grund aus zu ändern, sondern die des Opiums. Die Missstände bei dem Handel mit dieser Droge, der im Laufe der Jahre einen immer grösseren Umfang angenommen hatte und unzweifelhaft nicht nur zur Herstellung

einer ungünstigen Handelsbilanz für China, sondern auch zur sittlichen Verwilderung der bei demselben betheiligten Bevölkerung beitrug, — es war nämlich ein Schmuggelhandel, bei dem hauptsächlich ausserhalb Cantons 40—50000 Kisten unter den Augen der Behörden und meistens mit der Connivenz derselben, abgesetzt wurden — hatte schliesslich zu dem Vorschlage geführt, ihn zu legalisiren, um so wenigstens die sich aus den bestehenden Zuständen ergebende bedeutende pecuniäre Einbusse zu vermeiden. Der Vorschlag war bei den meisten höheren Beamten, denen er zur Begutachtung vorgelegt worden, auf heftigen Widerspruch gestossen und hatte zu dem Gegenvorschlag der gänzlichen Unterdrückung des Opiumhandels geführt, der das Vermögen und den Körper der Chinesen ruinire. Schliesslich war der Beamte, der sich am schärfsten in diesem Sinne ausgesprochen hatte, der Generalgouverneur von Hu-kwang, Lin Tse sü zum Generalgouverneur der beiden Kwangs ernannt und nach Canton geschickt worden. Sein Vorgehen, das ebenso sehr auf die Zähmung der Barbaren, als gegen den Opiumhandel gerichtet war, wird selbst von den Chinesen als übereilt und falsch bezeichnet. Er forderte die Auslieferung alles in den Factoreien und auf den Schiffen befindlichen Opiums, und als dieselbe verweigert wurde, befahl er allen chinesischen Angestellten und Dienern in den Factoreien, dieselben zu verlassen, verbot allen Verkehr mit den Fremden und den Verkauf von Lebensmitteln und Wasser an dieselben, und unterbrach die Verbindung zwischen den Factoreien und den Schiffen in Whampoa. Am 27. April 1839 sah Capitän Elliot sich genöthigt, wie er in dem Schriftstück sagte, in Folge der Zwangsmaassregeln der chinesischen Behörden, die sein und aller Fremden Leben in Gefahr brächten, seinen Landsleuten zu befehlen, ihm allen in ihrem Besitz befindlichen Opium auszuhändigen, den er dann den Chinesen auslieferte. 20283 Kisten Opium wurden so den Behörden übergeben und von denselben vernichtet. Capitän Elliot verliess, nachdem die Verbindung mit Whampoa wieder hergestellt war, Canton, und verbot allen britischen Unterthanen, sich dort aufzuhalten, sowie britischen Schiffen, in den Fluss einzulaufen. Kurze Zeit dar-

auf wurde bei einer Schlägerei auf Hongkong zwischen fremden Matrosen ein Chinese getödtet. Lin verlangte die Auslieferung des Thäters, die verweigert wurde, während die englischen Behörden selbst über die Schuldigen zu Gericht sassen und die Familie des Getödteten reichlich entschädigten. Lin ging darauf gegen die in Macao sich aufhaltenden Engländer vor, befahl ihren chinesischen Dienern, sie zu verlassen, und verbot, ihnen Lebensmittel zu liefern; ein englischer Schoner wurde angegriffen und seine Bemannung grausam ermordet, und bei einem Versuch der Engländer, in Kauluhn, gegenüber von Hongkong, Provisionen zu kaufen, feuerten ein Fort und ein Paar Dschunken auf Capitän Elliots Schiff, das das Feuer erwiderte. Das Jahr 1839 schloss mit dem Ausbruch der Feindseligkeiten zwischen England und China.

Der Krieg wurde von England unternommen, um, wie Lord John Russell erklärte, Genugthuung für Beleidigungen und Beschimpfungen zu erlangen, die Ihrer Majestät Handelssuperintendenten und Unterthanen angethan worden seien; Entschädigung zu erhalten für die Verluste, welche die Kaufleute unter Androhung von Gewalt erlitten hätten und Sicherheit zu erreichen, dass Personen und Eigenthum, die in dem Handel mit China betheiligt seien, in Zukunft gegen Schimpf und Schaden geschützt würden und der Handel unter geordneten Verhältnissen betrieben werden könne.

Schnelle Erfolge, die Einnahme von Tinghai, Chusan, und nach vergeblichen Versuchen, in Taku und Canton zu einer Verständigung zu kommen, von Canton, Amoy, Chinhai, Ningpo, Yüyau, Tszki, Chapu, Wusung, Shanghai und Chingkiang, führten die Engländer vor Nanking, wo am 29. August 1842 der nach dem Namen dieser Stadt benannte Vertrag unterzeichnet wurde. Abgesehen von einer Kriegsentschädigung von zwölf Millionen Dollars, und einer anderen Entschädigung von sechs Millionen für den vernichteten Opium und drei Millionen Dollars für Schulden der Hong-Kaufleute an englische Unterthanen, sowie der Abtretung von Hongkong an England, wurden ausser Canton die Häfen von Amoy, Fuchau, Ningpo und Shanghai für den Handel geöffnet, wo Engländer mit ihren

Familien wohnen und frei, ohne Dazwischenkunft von Hong-Kaufleuten, die abgeschafft wurden, mit den Chinesen verkehren könnten.

Die Errichtung von englischen Consulaten an diesen Plätzen wurde ebenfalls zugestanden, Vereinbarungen über die Formen des schriftlichen Verkehrs zwischen den verschiedenen Klassen von Beamten getroffen und die Veröffentlichung eines Tarifs für Ein- und Ausgangszölle zugesagt, nach deren Entrichtung es chinesischen Kaufleuten freistehen sollte, alle Waaren nach dem Innern zu führen, ohne andere Steuern entrichten zu müssen, als eine noch festzusetzende Transitabgabe. Durch ein in Hongkong am 26. Juni 1843 abgeschlossenes Abkommen wurden dann für 61 Export- und 48 Importartikel feste Zölle eingeführt und bestimmt, dass in dem Tarif nicht aufgeführte Waaren einen Ein- resp. Ausgangszoll von 5 % vom Werth zu entrichten haben würden. In Betreff der Transitabgabe wurde nur festgesetzt, dass dieselbe die bis jetzt zur Erhebung gekommenen Steuern, die als mässig bezeichnet werden, nicht übersteigen dürfe. Ebenso wurden durch dieses Abkommen alle früher von englischen Schiffen erhobenen Gebühren und Abgaben abgeschafft und an Stelle derselben ein Tonnengeld gesetzt. Opium war nicht im Tarif aufgeführt, seine Einfuhr aber auch nicht ausdrücklich verboten. Durch ein weiteres zu gleicher Zeit unterzeichnetes Abkommen wurden die Bestimmungen, unter denen Handel und Schifffahrt getrieben werden könnten, vereinbart und zugleich die Frage der Gerichtsbarkeit — nach dem Vertrage von Nanking bestand die Aufgabe der Consuln nur darin, dass sie über die Entrichtung der Zölle seitens ihrer Landsleute wachen sollten — dahin geregelt, dass dieselbe in Strafsachen durch den Beamten der Nationalität des Angeklagten, in Handelssachen, falls eine Verständigung der Parteien nicht zu erzielen, gemeinschaftlich durch den Consul und die chinesischen Behörden ausgeübt werden solle. Ein weiterer englisch-chinesischer Zusatzvertrag wurde am 8. October 1843 an der Bogue (Bocca), dem Eingang des Cantonflusses, unterzeichnet, durch welchen der englische Handel ausdrücklich auf die vorgenannten fünf Plätze

beschränkt, Matrosen das Landen nur unter besonderen Bedingungen und Regeln gestattet und Engländern überhaupt freie Bewegung nur innerhalb bestimmter enger Grenzen erlaubt wurde. Chinesische Verbrecher, die sich nach Hongkong flüchteten, sollten ausgeliefert, jede Ablösung eines in den geöffneten Häfen stationirten englischen Kriegsschiffes den chinesischen Behörden vorher angezeigt werden, um Beunruhigungen zu vermeiden, und in Hongkong darüber gewacht werden, dass nur mit besonderem, in einem der fünf geöffneten Häfen ausgestellten Passe versehene chinesische Dschunken dort zugelassen würden.*) Als einziges chinesisches Gegenzugeständniss enthielt der Vertrag die Bestimmung (Art. VIII), dass, da der Kaiser von China allen fremden Staaten, deren Angehörige bis jetzt in Canton Handel getrieben hätten, die Erlaubniss ertheilt habe, solches auch in den anderen vier Häfen zu thun, England aller in Zukunft etwa anderen Mächten ertheilter Vortheile und Privilegien ebenfalls theilhaftig werden solle.

Verträge mit den Vereinigten Staaten (abgeschlossen am 3. Juli 1844 zu Wanghia) und mit Frankreich (zu Whampoa am 24. October 1844) folgten bald; durch den ersten, der nach Form und Inhalt als mustergültig bezeichnet werden kann, wurde Fremden das Recht ertheilt, in den geöffneten Häfen auf den ihnen zur Wohnung angewiesenen Plätzen Kirchen zu errichten, während in einem anderen Artikel (19) den Fremden der besondere Schutz der chinesischen Behörden gegen Pöbelangriffe zugesichert wurde. Herr de Lagrené, der französische Gesandte, erlangte die Zusicherung, dass es keiner Vereinigung von Chinesen gestattet werden solle, in Handelssachen ein Monopol auszuüben, und dass die chinesische Regierung vorkommenden Falls dagegen einschreiten werde, und dann — zwar nicht im Vertrage, aber durch ein besonderes auf Antrag des chinesischen

*) Man sieht, dass die Chinesen sofort eifrig bemüht waren, die durch den Vertrag von Nanking gemachten Zugeständnisse möglichst zu beschneiden und dass ihnen dabei von den Engländern weit entgegengekommen wurde. Der Zusatzvertrag von 1843, auch Vertrag von Hoomun Chai genannt, wurde durch Artikel I des Vertrags von Tientsin, 26. Juni 1858, aufgehoben.

Commisars Kiying erlassenes kaiserliches Edict — die Aufhebung der Verordnung, durch welche die Annahme des Christenthums durch einen Chinesen mit Strafe belegt wurde. In demselben Edict wurde erklärt, dass, obgleich Fremden die Ausübung des Christenthums nur auf den fremden Niederlassungen in den geöffneten Häfen gestattet sei, Fremde, welche sich der Verkündigung des Christenthums ausserhalb dieser Grenzen schuldig machten, nicht mit dem Tode bestraft, sondern ergriffen und ihrem Consul ausgeliefert werden sollten.

Der Vertrag von Nanking hatte trotz der in demselben enthaltenen chinesischen Zusagen weder die Frage der Zulassung der Fremden in Canton noch die des amtlichen Verkehrs mit dem dortigen Generalgouverneur der Entscheidung näher gebracht. In einem neuen, am 4. April 1846 zwischen England und China unterzeichneten Uebereinkommen über die Räumung der Chusan-Inseln durch England, in welchem China die Verpflichtung übernahm, dieselben an keine andere Macht abzutreten, während England die Inseln, im Falle China mit einer anderen Macht in Krieg verwickelt würde, zu besetzen und nach Beendigung desselben zurückzugeben versprach, wurde die Zulassung der Fremden in Canton, während die englische Regierung den Anspruch auf dieselbe ausdrücklich aufrecht erhielt, vorläufig ausgesetzt und durch eine weitere Convention vom 6. April 1847, in der der Generalgouverneur Kiying den Gegenbesuch des englischen Commissars Sir John Davis in der Stadt ablehnte, auf zwei Jahre nach dem Datum des Abschlusses des Abkommens festgesetzt. Aber die Nachfolger Kiyings, Siu und Yeh, dachten nicht daran, dieses Versprechen zu erfüllen, im Gegentheil behauptete Yeh, dass der englische Commissar Sir George Bonham in 1847 das Recht, Canton zu betreten, für immer aufgegeben habe und weigerte sich noch in 1855, den zum englischen Gesandten ernannten Sir John Bowring zu empfangen, da er zu beschäftigt sei, und den Consul, da dafür kein Präcedenzfall vorliege. Die Lage wurde immer kritischer, da Bekanntmachungen in den Strassen von Canton angeheftet wurden, welche die Bevölkerung aufforderten, sich zusammen zu thun und jeden Fremden zu tödten, der es wagen würde, die Strassen

der Stadt zu betreten; aber auch diesmal sollte ein mit den brennenden Fragen nicht in unmittelbarem Zusammenhange stehender Vorfall, die Verhaftung der Mannschaft der unter englischer Flagge fahrenden Lorcha Arrow und das Herunterholen der englischen Flagge von derselben durch die chinesischen Behörden, die Veranlassung zum Ausbruch der Feindseligkeiten geben. Gegen Ende October 1858 wurden die im Perlflusse liegenden Forts genommen und Canton selbst beschossen, aber die geringen, den Engländern zur Verfügung stehenden Streitkräfte nöthigten sie, die errungenen Vortheile aufzugeben und sich nach Hongkong zurückzuziehen. Die Wiederaufnahme der Feindseligkeiten wurde durch den Ausbruch des Sepoy-Aufstandes in Indien verhindert, zu dessen Unterdrückung Lord Elgin, der neu ernannte Botschafter, die allmählich aus England eintreffenden Truppen dorthin sendete. Endlich gegen Ende des Jahres waren die Vorbereitungen für den Feldzug in China vollendet. Frankreich hatte sich England angeschlossen, und auch die Vereinigten Staaten und Russland hatten Gesandte, Mr. Reed und den Grafen Putiatine nach China entsandt. Die damalige Stimmung am Hofe zu Peking erhellt am besten aus dem dem letzteren, der sich nach der Peiho-Mündung begeben hatte, ertheilten Bescheid, dass er die Antwort in Kiachta abwarten möge sowie, dass sein Besuch in Peking unerwünscht sei und der Kotau den Gesandten durchaus nicht erlassen werden könne. — In den letzten Tagen des December wurde Canton erstürmt und am 5. Januar 1858 Yeh gefangen genommen, aber noch im Februar, als die Gesandten bereits in Shanghai eingetroffen waren, wies die Regierung in Peking jeden Verkehr mit denselben zurück, und befahl ihnen, sich nach Canton zurückzubegeben, wo ihnen die Antwort auf ihre Forderungen durch den an Stelle des degradirten Yeh zum Generalgouverneur der beiden Kwangs ernannten Wang ertheilt werden würde. Die Antwort darauf war, dass die Vertreter der vier Mächte sich im April nach der Peiho-Mündung begaben, wo, nachdem dort angeknüpfte Verhandlungen sich daran zerschlagen hatten, dass die chinesischen Commissare keine Vollmachten besassen, am 20. Mai die Forts von Taku von den englisch-französischen

Streitkräften genommen wurden. In Tientsin, wohin die Gesandten sich begaben, kam es dann nach längeren Verhandlungen zum Abschluss von Verträgen, von denen der russische am 13. Juni, der mit den Vereinigten Staaten am 18., der englische am 26. und der französische am 27. Juni unterzeichnet wurden.

Die wesentlichsten Bestimmungen des weitgehendsten der vier Verträge, des englischen, waren die Zulassung eines Gesandten in Peking, das Recht für Fremde, unter Pässen im Lande herum zu reisen, die Eröffnung der Yangtsze-Häfen, nach Unterdrückung des Taiping-Aufstandes, mit Ausnahme von Chinkiang, das innerhalb eines Jahres zu eröffnen war und der Häfen von Niuchwang, Tangchou (Tschifu), Taiwan auf Formosa, Swatau und Kiungchau auf Hainan, die künftige Führung aller Correspondenz auf Englisch mit Beifügung einer chinesischen Uebersetzung, die Vereinbarung gemeinsamer Schritte gegen die Seeräuberei in den chinesischen Gewässern, die Verpflichtung der chinesischen Regierung, in Zukunft in amtlichen Schriftstücken zur Bezeichnung von Fremden das Zeichen »J« (Barbaren) nicht mehr zu gebrauchen, und die Revision des Zolltarifs, sowie die Einführung einer alle andern Inlandabgaben zu ersetzen bestimmten Transitabgabe von zwei und einem halben Procent vom Werth. — Durch den Vertrag mit Frankreich wurden ausserdem Tamsui in Formosa und Nanking für den fremden Handel geöffnet. Der französische Vertrag enthielt ferner die Bestimmung, dass es auch den Missionaren gestattet sein solle, sich ins Innere zu begeben. Durch den englischen Vertrag wurde ferner die Zahlung von 2 Millionen Taels für den englischen Unterthanen in Canton zugefügten Schaden und einer gleichen Summe als Kriegsentschädigung festgesetzt; Frankreich erhielt eine Kriegsentschädigung in derselben Höhe und die Zusicherung, dass die Verluste, welche französische Unterthanen in Canton erlitten hätten, ersetzt werden sollten.

Die durch den Vertrag von Tientsin vorgeschriebene Revision des Zolltarifs fand ihren Abschluss durch ein am 8. November 1858 zu Shanghai unterzeichnetes, im Wesentlichen noch

heute in Kraft befindliches englisch-chinesisches Abkommen, durch welches die Bestimmungen, unter welchen Handel getrieben, vereinbart, die Zollsätze auf ungefähr 5% vom Werth festgesetzt und Opium unter die Einfuhrartikel aufgenommen, der Handel mit der Droge also legalisirt wurde; es geschah dies auf Verlangen der chinesischen Commissare; ein gleichlautendes französisch-chinesisches Abkommen wurde am 24. November 1858 ebenfalls in Shanghai unterzeichnet.

Die bedauerlicher Weise in den amerikanischen Vertrag aufgenommene Bestimmung, dass der Gesandte sich nur einmal im Jahre nach Peking begeben, sich dort nicht unnütz aufhalten und das ihm gewährte Recht nicht missbrauchen dürfe, um unter frivolen Vorwänden nach der Hauptstadt zu gehen und das Zugeständniss, das Lord Elgin bei den Verhandlungen in Shanghai den Chinesen machte, dass der für Peking zu ernennende britische Gesandte sich nur besuchsweise nach dort begeben werde, sollten bald ihre bitteren Früchte tragen. Als der neu ernannte englische Gesandte Mr. Frederic Bruce Anfang Juni 1859 in Shanghai eintraf, fand er dort Schreiben der chinesischen Commissare vor, derselben, welche mit Lord Elgin, seinem Bruder, verhandelt hatten, die ihn unter allerhand Vorwänden ersuchten, die Ratification des Vertrages dort vorzunehmen, und als er dies ablehnte und sich mit seinem französischen Collegen Mr. de Bourboulon auf die Taku-Rhede begab, wurde ihnen der Eintritt in den Fluss verweigert. Ein Versuch der Engländer, am 25. Juni den Eingang zu erzwingen, endete mit einer vollständigen Niederlage derselben. Der neue amerikanische Gesandte Mr. Ward, der innerhalb der Barre den Ausgang des Kampfes abgewartet hatte, begab sich darauf auf das Verlangen der Chinesen nach Pe-tang, einem nördlich von Taku gelegenen Flecken, wurde von dort in möglichst unbequemer und unwürdiger Weise mit seinem Gefolge in Karren (theilweise in Böten) nach Peking gebracht, dort wie die Gesandtschaften der tributären Völker in einem Gebäude internirt und schliesslich, da er sich weigerte, den Kotau zu vollziehen, nach Pe-tang zurückgeschickt, wo die Auswechslung der Ratificationen des Vertrages von Tientsin stattfand.

Die Regierungen von England und Frankreich billigten das Verfahren ihrer Vertreter. Lord Elgin und Baron Gros kehrten wieder nach China zurück. Ein kurzer, am 1. August 1859 mit der Landung in Pe-tang begonnener Feldzug, führte die englisch-französische Armee, nachdem die Takuforts am 21. August genommen und die Chinesen am 18. September bei Chang-kia-wan und am 21. September bei Pa-li-kao geschlagen worden waren, am 8. October vor Peking, das am 13. capitulirte. Die am 18. September in und bei Tungchau erfolgte verrätherische Gefangennahme der englischen und französischen Parlamentäre und ihrer Escorte, und die grausame Behandlung dieser Gefangenen, welcher die Mehrzahl unter furchtbaren Qualen erlag, übte ihren Einfluss auf den Gang der Verhandlungen. Lord Elgin erklärte dem von chinesischer Seite mit den Verhandlungen beauftragten Prinzen von Kung, der Kaiser war nach Iehol entflohen, dass zur Strafe für die an den Gefangenen verübten Schandthaten die kaiserliche Sommerresidenz zerstört werden würde und dass, falls nicht bis zum 20. October die Zahlung einer Entschädigung von 300000 Taels für die Opfer des Verraths und ihre Familien am 21. und die Unterzeichnung des Friedens am 23. zugesagt worden sei, die englischen Truppen den kaiserlichen Palast in der Stadt selbst besetzen würden.

Am 24. October wurden in Peking der englische, am folgenden Tage der französische Vertrag unterzeichnet, und die Ratificationen der Verträge von 1858 ausgewechselt. Englischerseits wurde das von Lord Elgin den Chinesen in Shanghai gemachte Zugeständniss in Betreff der nur zeitweiligen Residenz des Gesandten in Peking zurückgezogen; die im Vertrage von Tientsin auf zwei Millionen Taels festgesetzte Kriegsentschädigung wurde auf acht Millionen erhöht, Tientsin dem Handel geöffnet, chinesischen Unterthanen die Auswanderung nach englischen Colonien freigegeben, das Hongkong gegenüberliegende Gebiet von Kauluhn an England abgetreten und die Veröffentlichung des Vertrages im ganzen Reiche zugesagt. Der französische Vertrag hatte denselben Inhalt, nur dass in demselben noch unter Bezugnahme auf ein am 20. März 1846 seitens des

Kaisers Taokwang gegebenes freiwilliges Versprechen bestimmt wurde, dass alle früher den Christen gehörigen, bei den Verfolgungen confiscirten Grundstücke und Anstalten denselben zurückgegeben werden sollten. Der in den chinesischen Text dieses Artikels (6), wohl ohne Vorwissen des Botschafters, durch einen Dolmetscher eingeschmuggelte Zusatz, dass es den französischen Missionaren gestattet sein solle, in allen Provinzen des Reichs Grundstücke zu kaufen oder zu miethen und auf denselben Gebäude zu errichten, wurde in 1865 dahin abgeändert, dass dieses Recht den christlichen Gemeinden zustehen solle. — Bis zur theilweisen, resp. vollständigen Erfüllung des Vertrags blieben Tientsin, Taku, Shanghai, Canton und die Chusan-Inseln von englischen und französischen Truppen besetzt.

Die Ereignisse der Jahre 1834 bis 1860 haben so eingehend geschildert werden müssen, da es ohne die Kenntniss der von der chinesischen Regierung und Behörden den Fremden gegenüber eingenommenen Stellung nicht möglich ist, die Schwierigkeiten zu verstehen, die sich der Eröffnung des Landes in den Weg gestellt haben und noch stellen. Unmittelbar nach der Unterzeichnung der Verträge von Peking, zu einer Zeit, als Nanking noch in den Händen der Taipings war, und fast in der Hälfte des chinesischen Reichs Aufstände siegreich fortschritten, erliess die Centralregierung ein Rundschreiben an die Provinzialbehörden, in dem dieselben aufgefordert wurden, alles, was in ihren Kräften stände, zu thun, um die Ausführung der in diesen Verträgen gemachten Zugeständnisse zu verhindern, und dieser Politik, die wohl der Gewalt weicht, aber auf Schleichwegen das Verlorene wiederzugewinnen sucht, ist die chinesische Regierung bis in die neueste Zeit treu geblieben. Die Geschichte der Beziehungen zwischen China und den Vertragsmächten seit 1860 ist die eines fortwährenden Kampfes gegen chinesische Versuche, die Erfüllung der Vertragsbestimmungen nach Möglichkeit zu umgehen. Auf die Einzelheiten dieses Kampfes einzugehen, würde zu weit führen, es wird genügen, einzelner entscheidender Wendungen während dieser achtunddreissig Jahre näher zu erwähnen.

Die Lage der Dinge hatte die Consuln in den Vertragshäfen mehr als einmal genöthigt, zur Abwehr von Unbilden und zur Erzwingung berechtigter Forderungen, die Intervention der Kriegsschiffe ihrer Nation anzurufen; dass ein derartiges Vorgehen den allgemein gültigen Regeln des Völkerrechts nicht entsprach und auf die Dauer unzulässig erscheinen musste, war selbstverständlich; als daher in 1868 und 1869 eine chinesische, an die Regierungen der Vertragsmächte entsandte Gesandtschaft unter Führung des früheren Gesandten der Vereinigten Staaten, Mr. Ansom Burlingame, den Wunsch aussprach, dass diesem Zustande ein Ende gemacht werde, wurde demselben allseitig bereitwillig entgegengekommen, dabei allerdings seitens der Vertragsmächte vergessen, sich gegen einen Missbrauch des der chinesischen Regierung so gemachten Zugeständnisses vorzusehen; das Ergebniss war, wie dies nicht anders sein konnte, das Versumpfen vieler Fragen, die früher von den Consuln unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit gelöst worden waren und jetzt nicht mehr gelöst werden konnten, weil die diplomatischen Vertreter sich in durchaus begreiflicher Weise scheuten, ihre Regierungen zu engagiren und die letzteren den Vorgängen in dem entfernten China nicht den Werth beilegten, den dieselben aus mehr als einem Grunde verdient haben würden.

Eine der Fragen, die immer wieder in der Form häufig nur zu berechtigter Beschwerden zur Kenntniss der fremden Vertreter und durch dieselben zu der der fremden Regierungen gebracht wurde, war die der illegalen Besteuerung der auf dem Versand nach oder aus dem Innern befindlichen fremden Waaren resp. chinesischen Producte. Dass es in der Absicht der die Verträge abschliessenden fremden Vertreter gelegen hatte, fremde Waaren, welche den Eingangszoll und Transitzoll entrichtet hatten, überhaupt von jeder anderen Zahlung zu befreien, ist unzweifelhaft, ebenso wie kein Zweifel darüber bestehen kann, dass die chinesische Regierung sich in den Verträgen verpflichtet hatte, keine anderen und höheren Abgaben auf fremde Waaren bei ihrem Transport im Inlande zu erheben, als bei dem Abschluss der Verträge bestanden hatten. Trotzdem wurde bald darauf eine Likin, d. h. eine

Eins vom Tausend benannte Kriegssteuer eingeführt und für fremde Waaren die Behauptung aufgestellt, dass die Zahlung des Transitzolles dieselben nur vom Hafen bis an den im Transitpass genannten Inlandmarkt schütze, es im Uebrigen aber den Chinesen freistehe, dieselben mit jeder beliebigen Abgabe zu belegen. Um den fortwährenden Klagen ein Ende zu machen und Importen besser, als dies bisher der Fall gewesen, gegen die Auferlegung ungesetzlicher Steuern im Innern zu schützen, vereinbarte der englische Gesandte, Sir Rutherford Alcock, in einer unter dem 24. October 1869 abgeschlossenen Zusatzconvention, dass auf gewisse Gattungen fremder Waaren, d. h. Baumwollen-, Wollen- und aus Baumwolle und Wolle gemischte Waaren, bei der Einfuhr Import- und Transitzoll entrichtet, der letztere also aus einem facultativen zu einem obligatorischen gemacht werde, dafür aber solche Waaren in den Provinzen, in welchen ein Vertragshafen gelegen sei, überhaupt von jeder weiteren Besteuerung befreit sein sollten. Leider verweigerte die britische Regierung diesem in vielen Beziehungen vortheilhaften Abkommen ihre Zustimmung, weil sie sich durch die Befürchtung der Kaufleute beeinflussen liess, dass die Transitsteuer zwar entrichtet werden werde, es der chinesischen Regierung aber am Willen oder der Macht fehlen werde, die Erhebung illegaler Steuern im Innern zu verhindern.

Als ein weiterer sehr bedenklicher Rückschritt muss der Abschluss der sogenannten Tschifu-Convention am 13. September 1876 bezeichnet werden. Am 20. Februar 1875 war der der Expedition des Obersten Browne beigegebene Dolmetscher Margary in Mauwyne in Yünnan ermordet und gleichzeitig die Expedition selbst angegriffen und zum Rückzuge genöthigt worden. In den sich über ein und ein halbes Jahr hinziehenden Verhandlungen, bei denen die chinesische Regierung wenig Willigkeit zeigte, der Sache auf den Grund zu gehen und die Schuldigen zu bestrafen, wurden alle möglichen Fragen berührt mit dem Ergebniss, dass, als der Abschluss der Convention endlich stattgefunden hatte, die Vertreter der anderen Vertragsmächte sehr entschieden gegen einen Theil der in derselben getroffenen Vereinbarungen Verwahrung ein-

legten und die englische Regierung selbst dem auf die Erhebung von Likin überall mit Ausnahme von in den näher zu bestimmenden fremden Niederlassungen bezüglichen Theil (III, 1, 2) ihre Zustimmung versagte. Der schlechte Eindruck aber, der dadurch gemacht worden war, dass das Recht der Chinesen, überall, auch in den fremden Niederlassungen Likin, zu erheben, anerkannt worden war, war nicht wieder zu beseitigen.

Trotz des so begangenen Irrthums muss anerkannt werden, dass der englische Vertreter und die englische Regierung bei Abschluss des Abkommens nicht ausschliesslich auf die Förderung englischer Interessen bedacht waren, während Frankreich in dem Abkommen vom 8. Juni 1885, welches den wegen der Oberhoheit über Annam mit China ausgebrochenen Feindseligkeiten ein Ende machte, wie in den auf dasselbe folgenden, welche im Wesentlichen bestimmt waren, die Beziehungen zwischen Tongking und China, sowie die Frage der beiden Ländern gemeinsamen Grenze zu regeln, nur seine eigenen Ziele verfolgte. Die in Art. 7 des vorerwähnten Vertrages enthaltene Bestimmung, dass China sich, wenn es den Bau von Eisenbahnen zu unternehmen beabsichtige, an die französische Industrie wenden werde, muss als der Beginn des augenblicklich in China unter politischer Aegide herrschenden Concurrenzkampfes und als die Quelle und die Veranlassung aller ähnlichen Vereinbarungen angesehen werden.

In ähnlicher Weise ging Japan vor, als seine Erfolge zur See und zu Lande in 1894 und 1895 China nöthigten, sich mit der Bitte um Frieden an es zu wenden. Während der dem chinesischen Unterhändler Lihungchang zuerst vorgelegte Vertragsentwurf eine ganze Reihe von Bestimmungen umfasste, welche der Allgemeinheit von Nutzen gewesen wären, enthielt der am 17. April 1897 zu Shimonoseki unterzeichnete Friedensvertrag ausser der Eröffnung von drei neuen Häfen, denn der vierte, Chungking, war schon durch die englisch-chinesische Convention von Tschifu geöffnet worden, und der Zulassung fremder Dampfbarkassen auf einigen Binnengewässern, nur eine Bestimmung, durch welche das Fremden bereits durch alle früheren Verträge zugestandene, von der chinesischen Regierung

stets bestrittene Recht, Industrie in China zu treiben, neu bestätigt wurde; eine Bestimmung, deren Werth dadurch freilich sehr beeinträchtigt wurde, dass Japan in einer späteren am 19. October 1896 unterzeichneten Convention der chinesischen Regierung das Recht zugestand, von in China von Japanern angefertigten Waaren jede beliebige Abgabe erheben zu dürfen.

Der Staat, der während der letzten fünfunddreissig Jahre am geschicktesten in China operirte, war Russland. Schon durch den Vertrag von Kuldja vom 25. Juli 1851 wurden für die russischen Karavanen die Plätze Ili (Kuldja) und Tarbagatai (Tschugutschack) geöffnet, und der Vertrag von Aigun vom 16. Mai 1858, welcher Russland das ganze rechte Ufer des Amur mit dem Recht der Schifffahrt auf diesem Fluss, dem Sungari und Ussuri gab und das auf dem linken Ufer des Amur vom Einfluss des Ussuri bis zur Mündung unter den gemeinsamen Besitz beider Staaten stellte, dem chinesischen Unterhändler aber den Kopf kostete, gab den Handel auf beiden Ufern des Amur für die Anwohner frei. Nachdem durch den Vertrag von Tientsin (1858) die Seehäfen für den russischen Handel geöffnet worden waren, erlangte Russland durch den am 14. November 1860 zu Peking abgeschlossenen Vertrag die Abtretung des zwischen der Mündung des Amur, dem Ussuri und dem Meere gelegenen Gebietes, sowie weitere erhebliche Regulierungen der nördlichen und westlichen Grenze, die Eröffnung von Kashgar, Urga und Kalgan für den russischen Handel und die Bestätigung des alten Rechts der russischen Kaufleute, sich in Handelsgeschäften nach Peking zu begeben. Ein am 4. März 1862 zu Peking abgeschlossenes Uebereinkommen zur Regelung des Landhandels wurde durch ein anderes dort am 27. April 1869 unterzeichnetes aufgehoben, durch welches die ganze Mongolei und der Platz Tungchau bei Peking zollfrei für den russischen Handel geöffnet wurden, nachdem schon durch das Protokoll von Tschugutschack (7. October 1864) die Grenze der Mongolei zwischen Russland und China zu Gunsten des ersteren geregelt worden war. Durch den Vertrag von Petersburg vom 24. Februar 1881 gab Russland an China das in 1871 besetzte Gebiet von Ili gegen die

Zahlung von £ 1 431 664.2 sh. zurück, während durch dasselbe Abkommen eine Regulirung der dortigen russischen Grenze zu Gunsten Russlands und die Eröffnung von Suchau (in Kansu), Turfan, Kobdo, Uliassutai, Khami, Urumtsi und Gutschen für den russischen Handel und die Ernennung von Consuln an diesen Plätzen zugestanden wurden. Zugleich wurden 35 Punkte festgesetzt, an welchen Russen der Eintritt in den westlichen Theil Chinas gestattet sein sollte. In 1893 endlich gab ein neues Abkommen Russland den grössten Theil der von China auf dem Pamir besessenen Gebiete.

III.

Deutsche Beziehungen zu China.

Zu Ende des vorigen und zu Anfang dieses Jahrhunderts sind preussische Schiffe von Emden, dem Haupthafen des damaligen preussischen Fürstenthums Ostfriesland aus, wiederholt, grösstentheils für holländische Rechnung, nach China gegangen. Von 1822 bis 1842 haben sechs Schiffe der seit dem ersten dieser Jahre geschaffenen kleinen Handelsmarine der Königlichen Seehandlungs-Societät Canton besucht und zwar:

1. das Schiff »Mentor«, 414 T., 1817 in Bremen gebaut, von Honolulu (Oahu) nach Canton, dort vom 5. Januar bis 20. März 1824, von Canton nach Andscher auf der Insel Dschava (Anjer auf Java),
2. das Schiff »Princess Louise«, 482 T., in Bremen gebaut, von Honolulu nach Canton-Fluss, dort vom 12. April 1828 bis 18. Januar 1829, von Canton nach Manila,
3. »Princess Louise«, von Honolulu nach Canton (Cap Sing-muhn bei Lintin), dort vom 15. August bis 3. September 1831, von Canton nach Manila,
4. »Princess Louise«, von Manila nach Canton, dort vom 19. November 1833 bis 24. Januar 1834, von Canton über St. Helena nach Cuxhaven,
5. »Princess Louise«, von Honolulu nach Canton (Lintin), dort vom 12. November bis 11. December 1837, von Canton nach Manila,
6. »Princess Louise«, von Honolulu nach Hongkong Bai, dort vom 11. November 1839 bis 10. Februar 1840, von Hongkong Bai nach Hamburg (120 Tage).

Leider ist über die Ladung der Schiffe nach und von China und über den Aufenthalt daselbst gar nichts bekannt; die Acten der Königlichen Seehandlung über diese Zeit sind längst vernichtet, und in der von Dr. Heinrich Berghaus herausgegebenen Arbeit über »Sechs Reisen um die Erde« der vorerwähnten beiden Schiffe ist nur sehr wenig über diese Punkte enthalten. Productionen des chinesischen Kunstfleisses werden von der Fahrt des »Mentor« als mitgebracht erwähnt, sowie von der in 1840 vollendeten Weltreise der »Princess Louise« sehr werthvolle, jetzt auf der Königlichen Bibliothek in Berlin befindliche chinesische Schriften.

Ueber Land hatte sich in den zwanziger und dreissiger Jahren dieses Jahrhunderts ein recht gewinnreicher Handel mit schlesischen und sächsischen Tuchen durch Russland nach Kiachta entwickelt, wo dieselben als Tauschobjecte gegen Seide und Thee Verwendung fanden. In 1836 wurde diesem Handel und mit ihm dem Wohlergehen der mit der Fabrikation dieser Tuche beschäftigten Städte, namentlich Meseritz, indessen ein jähes Ende durch die russische Regierung bereitet, die durch die Einführung eines hohen Transitzolls den Transit deutscher Tücher unmöglich machte, um russische, in jeder Beziehung schlechtere Waare an ihre Stelle zu setzen, deren Absatz sie dadurch erzwang, dass sie den Export von Gold nach China untersagte und so das Geschäft in Kiachta zu einem reinen Tauschgeschäft machte, bei dem auf russischer Seite Tuche und feine Felle die Hauptrolle spielten. In den Jahren 1840 bis 1845 wurden auf diese Weise jährlich 40—60 000 Stücke Tuch in Kiachta abgesetzt, deren ursprünglich deutscher Ursprung daran zu erkennen ist, dass die beliebteste Sorte als Meseritzki (aus Meseritz) bezeichnet wurde und übrigens noch bezeichnet wird. In 1861 wurde der Export von Gold nach China gestattet, und damit war dem Tuchhandel in Kiachta ein Schlag versetzt, von dem er sich nicht mehr erholen sollte. Jedenfalls ist es eine eigenthümliche Wendung des Schicksals, dass das, was heute allerdings in nicht übermässigen Quantitäten, 4—5000 Stück, als Russian cloth nach China eingeführt wird, fast ausschliesslich deutsches Fabrikat ist.

Das vorgeschilderte Vorgehen der russischen Regierung und der Abschluss des Vertrages von Nanking liessen in preussischen Kreisen schon in 1843 den Vorschlag zur Gründung einer grossen Handelsgesellschaft entstehen, die ihren Hauptsitz in Singapore haben und ihren Verkehr auf China ausdehnen sollte; gleichzeitig wurde auch die Idee einer nach China zu entsendenden Gesandtschaft angeregt. Der deutsche Verkehr mit China war damals aber nicht der Art, um für solche Pläne die Möglichkeit der Ausführung zu geben. In 1844 liefen nur ein preussisches, ein Hamburger und ein Bremer Schiff in Whampoa ein, in 1845 betheiligten sich Bremer Schiffe an dem Gesammtverkehr in Ningpo, der sich mit 106 500 Dollar bezifferte, mit ca. 16 000 Dollar, und in 1846 kamen nur ein Bremer und ein Hamburger Schiff mit Ladungen aus Liverpool und Hongkong nach Shanghai. Für die deutsche Schifffahrt in den indischen und chinesischen Meeren war es von durchschlagender Bedeutung, dass die englische Regierung in 1848 alle fremden Schiffe für die Ein- und Ausfuhr von und nach den ostindischen Häfen, ausser bei Befrachtung mit Salz und Opium, den englischen gleichstellte. Mit der Schifffahrt nahm auch der Handelsverkehr zu, und obgleich dem deutschen Handel seitens der Chinesen keine Hindernisse in den Weg gelegt wurden, ergab sich doch im Laufe der Zeit die Nothwendigkeit, den in China ansässigen deutschen Kaufleuten und den in den geöffneten Häfen verkehrenden deutschen Schiffen den Schutz der heimathlichen Regierungen in höherem Maasse angedeihen zu lassen, als dies durch Wahlconsuln und Handelsagenten möglich war. Am 9. August 1859 wurde der Plan über die abzuschliessenden Verträge, die Zusammensetzung des diplomatischen, wissenschaftlichen und kaufmännischen Personals der Mission und des dieselbe zu geleitenden resp. zu befördernden Geschwaders festgestellt und am 15. desselben Monats durch Allerhöchste Cabinetsordre genehmigt. Zum Chef der Gesandtschaft wurde der damalige Generalconsul in Antwerpen, spätere Minister des Innern, Graf Friedrich zu Eulenburg, ernannt und die Dampfcorvette »Arcona«, die Segelfregatte »Thetis« und der Kriegsschooner »Frauenlob« für das Expeditionsgeschwader

bezeichnet; später kam zu denselben noch das Clipper-Fregattschiff »Elbe«. Die Schiffe verliessen, »Thetis« und »Frauenlob«, Danzig im October 1859, »Arcona« dieselbe Rhede im December des Jahres, »Elbe« Hamburg im März 1860; sie alle erreichten Ende Juli resp. Anfang August Singapore, wo auch der Gesandte und die nicht mit den Schiffen gereisten Mitglieder am 2. August eintrafen. Nachdem die Verhandlungen in Japan am 24. Januar 1861 zur Unterzeichnung eines Vertrages zwischen Preussen und Japan geführt hatten, begab sich der Gesandte zuerst nach Shanghai und von dort nach Tientsin, wo nach langen und schwierigen Verhandlungen, dieselben begannen am 8. Mai, am 2. September 1861 ein Vertrag zwischen den deutschen Staaten und China, im Wesentlichen auf der Grundlage der englischen und französischen Verträge von 1858 und 1860, abgeschlossen wurde. Die Schwierigkeiten, welche die chinesischen Bevollmächtigten resp. die chinesische Regierung bei den Verhandlungen erhoben, bezogen sich hauptsächlich auf das Recht der Ernennung eines diplomatischen Vertreters in Peking, die Ernennung von kaufmännischen Consuln, das Reisen im Innern, den Schutz der Missionare, die maassgebende Bedeutung des deutschen Textes des Vertrages und die Clausel der Gleichstellung mit der meistbegünstigten Nation. Während diese Gleichstellung sich nur auf commercielle, nicht auf politische Vortheile, die China anderen Völkern gewähre, beziehen sollte, wollten die Chinesen von den anderen Punkten, obgleich dieselben bereits England, Frankreich, den Vereinigten Staaten und Russland zugestanden waren, nichts hören; nur der eisernen lange nicht genug anerkannten Zähigkeit des Grafen zu Eulenburg gelang schliesslich der Abschluss eines den Verträgen der anderen vier Mächte durchaus entsprechenden Abkommens, nur versprach Preussen in einem besonderen Artikel, das ihm zugestandene Gesandtschaftsrecht während eines Zeitraumes von fünf Jahren nicht auszuüben, und in den Vertrag wurde eine Bestimmung aufgenommen, dass bei Meinungsverschiedenheiten weder der chinesische noch der deutsche, sondern ein dritter französischer Text maassgebend sein solle. —

Die Entwickelung der Vertretung der deutschen Interessen

in China war eine verhältnissmässig langsame, da mancherlei Schwierigkeiten, und als die nicht geringste derselben der viel verbreitete Glaube, dass die Ernennung von Berufsconsuln nicht nur überflüssig, sondern auch vielfach von Uebel sei, ihr in den Weg traten. Es ist daher doppelt befriedigend, feststellen zu können, dass, wenn auch noch Vieles und Wichtiges zu thun übrig bleibt, doch heute neben der Gesandtschaft in Peking ein besoldetes Generalconsulat (Shanghai), vier besoldete Consulate (Tientsin, Amoy, Canton, Hongkong) und zwei besoldete Viceconsulate (Tschifu und Swatau), zu denen bis zur Annexion Formosas durch Japan ein besoldetes Consulat in Taipehfu kam, über die Wahrung der deutschen Interessen Chinesen und anderen Fremden gegenüber wachen.

Das in Deutschland mangelnde politische Interesse für China musste den am Hofe von Peking beglaubigten deutschen Vertretern eine um so grössere Zurückhaltung auferlegen, als während des grösseren Theiles der zwischen 1861 und 1896 verflossenen Jahre auch die materiellen Mittel fehlten, einer anderen Politik den erforderlichen Nachdruck zu geben. Trotzdem lassen sich einzelne Punkte anführen, in denen es den deutschen Vertretern gelang, Erfolge zu erzielen. So wurde durch ein im December 1876 getroffenes Abkommen fremden Kaufleuten die Möglichkeit gewährt, die bei Wiederausfuhr von ihnen eingeführter Waaren ausgestellten Rückzollbescheinigungen gegen baares Geld umzutauschen, während durch die Zusatzconvention vom 31. März 1880 deutschen Schiffen gestattet wurde, in Wusung ein- und auszuladen, Entrepots in Shanghai eingerichtet, für deutsche Segelschiffe, welche länger als vierzehn Tage in einem chinesischen Hafen liegen, die Tonnengelder auf die Hälfte herabgesetzt und der Ausfuhrzoll auf chinesische Kohlen ermässigt wurde. Auch dürfte es dem energischen Protest der deutschen Vertretung in 1877 zuzuschreiben gewesen sein, wenn die chinesischen Behörden davon Abstand nahmen, aus den ihnen in der Tschifu-Convention gemachten Zugeständnissen die Consequenzen für die fremde Niederlassung in Shanghai zu ziehen und die dort befindlichen Waaren der Likinsteuer zu unterwerfen.

IV.

Die fremden Mächte und China seit dem Abschluss des Friedens von Shimonoseki.

Die Lehren des Krieges mit Japan waren an der chinesischen Regierung spurlos vorübergegangen. Weder in der Armee noch in den Finanzen oder der Verwaltung wurde der Weg der Reformen eingeschlagen, der einzig und allein Besserung und Hilfe hätte bringen können. Die Schuld für diese energielose Passivität, für die Unfähigkeit, sich zu einem Entschluss aufzuraffen, lag an den leitenden Staatsmännern, die entweder wie Weng-tung-ho und Li-hung-tsao durch ihre Erziehung und bisherige Thätigkeit unfähig waren, die Anforderungen und Bedürfnisse der neuen Lage zu verstehen oder wie Prinz Kung durch körperliche Leiden entschlussunfähig geworden waren oder wie Li-hung-chang und andere in ihrer gefährdeten Stellung einen Vorwand und einen Grund fanden, die Vorsicht als den besten Theil der Klugheit anzusehen. Nur in der Frage des Baues von Eisenbahnen zeigte sich ein etwas frischeres Leben, freilich auch nur deswegen, weil man mit charakteristischer Unwissenheit in ihnen ein Mittel zu sehen glaubte, den leeren Staatssäckel schnell zu füllen. Darüber, dass die zu bauenden Bahnen keine Staatsbahnen sein dürften, war sich alles einig; die Unzuverlässigkeit und Unehrlichkeit der Beamten liessen in dem Falle, wie die chinesischen Staatsmänner mit anerkennungswerther Offenheit selbst zugaben, solche Betrügereien und Erpressungen erwarten, dass einer Vermehrung der Ausgaben ins Unendliche bei einer ebenso grossen Herabminderung der Einnahmen sicher entgegenzusehen ge-

wesen sein würde. Gleichzeitig wollte man jeden fremden Einfluss vermeiden und verhindern. Die Bahnen sollten also mit chinesischem Capital gebaut und die Verwaltung in die Hände von Privatpersonen unter Aufsicht von Beamten gelegt, Fremden jede Betheiligung als Actionäre oder bei der Verwaltung untersagt und sie nur als Ingenieure beim Bau herangezogen werden. Ebenso sollte Material aus dem Auslande nur insoweit genommen werden, als es im Inlande nicht beschafft werden könne. Dass unter solchen Bedingungen die Realisirung der Wünsche der chinesischen Regierung unmöglich war, zeigte sich bald: die Chinesen, die Geld hatten, weigerten sich, nach den Erfahrungen, die sie früher und noch vor Kurzem bei der sogenannten inneren Anleihe gemacht hatten, dasselbe in Unternehmungen zu stecken, mit denen die Regierung oder Beamte irgend etwas zu thun hätten, und die vielen nur zu zahlreichen mehr oder weniger übel berüchtigten Geschäftsmänner, die wohl Ideen, aber kein Geld hatten, versuchten vergeblich, sich das erforderliche Capital von Chinesen oder Fremden, von letzteren natürlich nur unter der Hand, zu verschaffen. Auch der von der Regierung schliesslich in 1896 zum Generaldirector der chinesischen Eisenbahnen ernannte Sheng-Hsüan-hwai, der sich vollständig klar darüber war, dass die von der Regierung aufgestellten Bedingungen unhaltbar seien und der Bau chinesischer Eisenbahnen nur mit der Hilfe fremden Capitals unternommen werden könne, versuchte vergeblich, sich das Geld für den Bau der in Aussicht genommenen Lu-Han-Bahn (Lu-kau-chiao d. h. Peking-Hankau) durch eine fremde Anleihe zu verschaffen. Der Anstoss musste von aussen kommen und er kam, freilich waren es in erster Linie mehr politische als commercielle Gründe, welche denselben gaben.

Die französische Regierung hatte schon in Art. 7 des Vertrages vom 9. Juni 1885 von der chinesischen Regierung das Zugeständniss erlangt, dass, wenn China sich entschlösse, Eisenbahnen zu bauen, es sich an die französische Industrie wenden und die Regierung der Republik ihm alle Erleichterungen gewähren würde, um sich in Frankreich das Personal zu verschaffen, dessen es bedürfe. Diese Bestimmung war allerdings

in dem Artikel selbst und auch später durch Erklärungen der französischen Regierung nicht als ein ausschliessliches Privilegium Frankreichs bezeichnet worden, aber man hatte es doch nicht an Bemühungen fehlen lassen, es den Chinesen gegenüber als ein solches darzustellen und auf die Uebertragung desselben auf die Praxis zu dringen. Bei Abschluss der in Peking unterzeichneten Convention vom 20. Juni 1895, durch welche einige Bestimmungen der Convention vom 26. Juni 1887 abgeändert und erweitert wurden, erlangte Frankreich (in Art. 5) das Zugeständniss, dass China sich für die Ausbeutung der Bergwerke in Yünnan, Kwangsi und Kwangtung zuerst an französische Industrielle und Ingenieure wenden könne, während die Ausbeutung selbst den Regeln unterworfen bleiben solle, welche für die chinesische Industrie beständen, und dass die in Annam bereits bestehenden oder in Aussicht genommenen Eisenbahnen nach erfolgtem Einvernehmen und unter festzusetzenden Bedingungen auf chinesisches Gebiet verlängert werden könnten.*) Schon am 14. Juli 1895 fasste die französische Regierung den Entschluss, um die Inkrafttretung dieser Bestimmung zu beschleunigen, mit China über die Verlängerung der Eisenbahn von Langson (in Tongking) nach Lungtschau (in China) und weiter in Verhandlungen einzutreten, die am 9. September 1895 durch die französische Gesandtschaft in Peking eröffnet wurden und am 9. Juni 1896 zu der Unterzeichnung eines Abkommens führten, durch das der Gesellschaft Fives-Lille eine Concession zum Bau und zum Betrieb der vorerwähnten Bahnstrecke auf Kosten und Gefahr der chinesischen Regierung für die Dauer von sechsunddreissig Jahren ertheilt wurde. Wie der französische Gesandte Mr. Gérard in seinem Bericht an Mr. Hanotaux mit Recht sagte, ist die Unterzeichnung dieses Contracts ein Datum in der Geschichte der Eröffnung Chinas.

*) Zur Erleichterung der Uebersicht werden die von den verschiedenen Staaten erlangten Zugeständnisse und Vortheile nach den einzelnen Mächten ohne Rücksicht auf ihre zeitliche Reihenfolge untereinander aufgeführt werden.

Der Abschluss des englisch-chinesischen Abkommens vom 4. Februar 1897 und besonders die Bestimmung desselben, durch welche der Westfluss (Sikiang) dem allgemeinen Verkehr geöffnet wurde, ja schon das Gerücht von dem Abschluss desselben gab Frankreich die Veranlassung, neue Concessionen von China zu fordern. Dieselben bestanden in der Eisenbahn- und Bergwerksfrage in der Zusicherung, dass nach Herstellung der Linie Dong-dang (an der Grenze von Tongking)—Lungtschau die chinesische Regierung sich an die Gesellschaft Fives-Lille wegen der Verlängerung dieser Linie in der Richtung auf Nanking und Po-se (Pe-se) und bei der Ausbeutung der Bergwerke in den Provinzen Kwangtung, Kwangsi und Yünnan an französische Industrielle und Ingenieure wenden werde (nicht mehr wenden könne, wie es früher hiess); dass China Arbeiten im oberen Laufe des Rothen Flusses im Interesse der Schiffbarmachung desselben unternehmen und die Strasse von Ho-kau nach Manhao und Mengtsze (dem französischen Handel in Yünnan geöffnete Plätze) bis zur Provinzialhauptstadt Yünnanfu fortführen werde. Gleichzeitig solle die Möglichkeit gegeben werden, eine Eisenbahn von der Grenze von Tongking nach Yünnanfu entweder im Thal des Pose-Flusses oder in dem des Rothen Flusses herzustellen und die dafür nothwendigen Vorarbeiten allmählich von der chinesischen Regierung ausgeführt werden (Abkommen vom 12. Juni 1897). Am 10. April 1898 erklärte die chinesische Regierung auf das Drängen Frankreichs sich damit einverstanden, dass die Bahn von der Grenze von Tongking nach Yünnanfu von der französischen Regierung oder von einer von derselben zu bezeichnenden französischen Gesellschaft gebaut werde, der die chinesische Regierung das Land für die Bahn u. s. w. zur Verfügung zu stellen habe, und am 28. Mai 1898 stimmte sie der weiteren Forderung Frankreichs zu, dass der Bau der Eisenbahn von Pakhoi an den Sikiang in französische Hände gelegt, sowie dass überhaupt alle von Pakhoi ausgehenden Bahnen nur von einer französischen oder französisch-chinesischen Gesellschaft gebaut werden dürften.

An sonstigen Zugeständnissen hatte Frankreich ferner von China erhalten: die Uebertragung der Einrichtung und Ver-

waltung des Arsenals von Futschau, das ursprünglich in 1866 von Franzosen eingerichtet, in 1884 durch das französische Geschwader unter Admiral Courbet zerstört worden war (11. October 1896), und wenn spätere Nachrichten richtig sind, einen Platz in der Nähe des Arsenals für eine Kohlenniederlage und das Recht, das Arsenal zur Ausbesserung seiner Schiffe in den ostasiatischen Gewässern zu benutzen; die Zusicherung, dass weder die Insel Hainan (15. März 1897) noch die Provinzen Kwangtung, Kwangsi und Yünnan (10. März 1898) jemals an eine andere Macht abgetreten oder verpachtet werden sollten; die Verpachtung auf 99 Jahre der Bai von Kwang-tschau-wan in Kwangtung zur Anlegung einer Flottenstation und eines Kohlendepots (ibidem); die Regulirung der Grenze zwischen Annam und China mit Abtretung einzelner Districte seitens des letzteren; die Eröffnung für den französischen Handel von Lungtschau in Kwangsi, Mengtsze, Hokau und Ssemao in Yünnan und das Recht zur Ernennung französischer Consuln in diesen Plätzen und in Tongking in Kwangtung. — Chinesische Waaren, welche zwischen Lungtschau, Mengtsze, Ssemao und Hokau durch Annam transportirt werden, sollen bei der Ausfuhr aus chinesischem Gebiet sechs Zehntel des Ausfuhrzolles zur See, bei der Wiedereinfuhr keinen Zoll entrichten; chinesische Waaren, welche aus einem dieser vier Plätze nach einem dem fremden Handel geöffneten chinesischen Hafen gebracht und aus demselben ausgeführt werden, sollen sechs Zehntel des Ausfuhrzolles und bei der Wiedereinfuhr in einen geöffneten Hafen den allgemeinen vertragsmässigen Küstenhandelzoll von der Hälfte des Einfuhrzolles entrichten. Chinesische Waaren, welche aus den dem fremden Handel geöffneten Häfen nach einem dieser Plätze durch Annam geführt werden, bezahlen bei der Ausfuhr den ganzen Ausfuhrzoll, bei der Wiedereinfuhr drei Zehntel des Einfuhrzolles (20. Juli 1895).

Der erste Erfolg der russischen Regierung war der auf ihre Veranlassung am 6. Juli 1895 abgeschlossene Vertrag über die russisch-französisch-chinesische 4procentige von der russischen Regierung garantirte Anleihe von 400 Millionen Franken; der zweite der Abschluss des Vertrages zwischen der im Januar 1896 gegründeten russisch-chinesischen Bank (ein russisches Institut

mit hauptsächlich französischem Capital) und der chinesischen Regierung am 8. September 1896 über die Gründung einer chinesischen Ostbahngesellschaft zum Zweck des Baues und der Verwaltung einer von Onon in Sibirien über Suruchaitu, Tsitsihar, Hulantschen, Ninguta nach Nikolskoje (Nikolajewsk) zu bauenden Bahn, die auf der Strecke zwischen Suruchaitu und Nikolskoje, d. h. für 1525 km, durch die nördliche Mandschurei führt. In dem Vertrage wird festgesetzt, dass nur Russen und Chinesen Actionäre sein dürfen, dass das Actiencapital aus 5 Millionen Creditrubeln bestehen und das weiter erforderliche Capital durch Ausgabe von der russischen Regierung garantirter Obligationen beschafft werden solle. Die Concession der Gesellschaft läuft für 80 Jahre, die chinesische Regierung kann die Bahn 36 Jahre nach ihrer Fertigstellung zurückkaufen, aber die von der Gesellschaft der russischen Regierung gegenüber übernommenen Verpflichtungen (freie Beförderung der Post, Maximaltarif, Fahrgeschwindigkeit u. s. w. und Unterwerfung der Gesellschaft unter die Entscheidungen des russischen Finanzministers) bleiben während der ganzen Dauer der ursprünglichen Concession in Kraft. Ausserdem erhielt die Gesellschaft das Recht, längs der Bahn liegende Kohlenbergwerke zu bearbeiten und andere Handels- und industrielle Geschäfte zu betreiben, wie den Schutz der Bahn durch ihre eigene Polizei auszuüben. Der Sitz der Gesellschaft ist in Peking und Petersburg, und zu ihrem Director ist seitens der chinesischen Regierung der früher in Berlin (und Petersburg) beglaubigt gewesene chinesische Gesandte Hsü-King-chen ernannt worden.

Die in dem Abkommen mit der chinesischen Regierung enthaltene Bestimmung, dass mit der Eisenbahn ausgeführte oder eingeführte Waaren nur zwei Drittel der von den fremden Seezollämtern erhobenen Zölle und ebenso nur zwei Drittel des Transitzolles entrichten sollen, ist keine neue, sie findet sich in ähnlicher Weise schon in den früher über den Landverkehr zwischen den beiden Ländern abgeschlossenen Verträgen.

Schon bei Abschluss dieser Uebereinkommen hatte die russische Regierung keinen Zweifel darüber gelassen, dass sie

die Manchurei und Mongolei, sowie das nördliche China bis zum Hoangho als ausschliesslich zur russischen Interessensphäre gehörig betrachtete, und sie war auf dieser Grundlage mit der Rücksichtslosigkeit vorgegangen, welche seit den ersten Erfolgen ihrer Politik in China und Japan ihr Verfahren in Ostasien charakterisirt. Der 27. März 1898 brachte die Unterzeichnung des Abkommens, durch welches China an Russland die Häfen von Port Arthur und Talienwan für die Dauer von 25 Jahren verpachtete und seine Zustimmung dazu gab, dass der letztere Hafen durch eine Eisenbahn mit dem manchurischen Theil der transsibirischen Bahn verbunden werde. Russland erreichte diesen Erfolg durch die Drohung, zu feindlichen Maassregeln zu schreiten, falls China nicht bis zum 27. März die verlangten Zugeständnisse gewähre, und China sah sich dadurch, wie der englische Gesandte am 24. März telegraphisch meldete, gegen seinen Willen gezwungen, den russischen Forderungen nachzugeben. — Nach den russischen England gegenüber abgegebenen Erklärungen wird der Hafen von Talienwan allen fremden Schiffen geöffnet sein, die dort die ausgedehnteste Gastfreundschaft finden werden; während für Port Arthur, soweit fremde Schiffe in Betracht kommen, nur die Bestimmungen der zwischen China und den fremden Mächten abgeschlossenen Verträge in Kraft bleiben sollen, d. h. dass es Kriegsschiffen freisteht, diesen Platz zu besuchen, während Kauffahrteischiffe denselben nur anlaufen dürfen, wenn sie in Folge von Havarien oder aus anderen Gründen dazu gezwungen sind. Das russisch-chinesische Abkommen vom 27. März fand seine Ergänzung durch eine am 7. Mai 1898 in Petersburg abgeschlossene Zusatzconvention, durch welche der chinesischen Ostbahn-Gesellschaft die Concession für den Bau einer Eisenbahn von Kirin nach Talienwan und Port Arthur ertheilt wurde und die chinesische Regierung sich verpflichtete, keiner anderen Macht den Bau einer Concurrenzbahn in den von der russischen Linie durchschnittenen Districten zu gestatten. Dagegen wurde ausdrücklich bestimmt, dass in Betreff der Bahn, welche China von Shanhaikwan aus bis nach einem in der Nähe dieser Zweiglinie gelegenen Punkte bauen werde, Russland mit derselben nichts zu thun habe.

Trotz dieser Bestimmung hat der russische Geschäftsträger in Peking am 11. Juni auf Befehl seiner Regierung formell Protest dagegen eingelegt, dass der chinesische Director der Peking-Shanhaikwan-Linie, Hu, ein früherer Compradore der Hongkong- und Shanghai Banking-Corporation, mit dieser Bank eine Anleihe zum Weiterbau derselben von Chung-han(hin)-so nach Yingtszu (Niuchwang) abschliesse. In der betreffenden russischen Note ist angeführt, dass Russland sich nur damit einverstanden erklärt habe, dass China diese Strecke aus eigenen Mitteln baue, dass aber jede Anleihe bei einer fremden Bank oder Gesellschaft, bei der die Bahn selbst als Sicherheit verpfändet werde, unzulässig sei, und noch mehr, wenn einem fremden Vertreter, einer Bank oder Gesellschaft irgend ein Aufsichtsrecht über die Bahn zugestanden werde oder sie überhaupt in irgend einer Weise etwas mit derselben zu thun hätten. Dieses russische Vorgehen hat England zu der zuerst mündlich und dann, wie es scheint, am 24. Juli der chinesischen Regierung schriftlich abgegebenen Erklärung veranlasst, dass die englische Regierung die chinesische gegen jede Macht unterstützen werde, welche einen Angriff auf China aus dem Grunde unternähme, dass China einem englischen Unterthanen die Erlaubniss ertheilt hätte, einen Bahnbau oder eine ähnliche öffentliche Arbeit in China auszuführen oder zu unterstützen. Trotzdem hat England schliesslich nachgegeben, und die Anleihe ist mit Auslassung der von Russland beanstandeten Sicherheiten abgeschlossen worden (October 1898).

Auch in anderer Beziehung hat Russland seinen maassgebenden Einfluss in Peking zur Geltung zu bringen gewusst. Es hat, als eine englisch-italienische Gesellschaft eine Concession für die Ausbeutung von Bergwerken und den Bau von Eisenbahnen in Shensi erhielt, es durchgesetzt, dass der Bau der Bahnstrecke Chingting-Taiyuenfu der russisch-chinesischen Bank übertragen wurde und damit auch von dieser Seite der Zugang zu Peking in russische Hände gelangte. Auch bei dem am 27. Juni 1898 erfolgten, am 12. August vom Kaiser bestätigten Abschluss der belgischen Anleihe von 4 Millionen Pfund Sterling für den Bau der Linie Lukauchiao-Hankau, die zum grösseren

Theil auf der Unterstützung durch französisches Capital beruht, hat Russland das entscheidende Wort gesprochen.

England hatte am 1. März 1894 zu London eine Convention mit China unterzeichnet, durch welche die durch die Annexion Birmas durch das erstere neu geschaffene englisch-chinesische Grenze festgesetzt und zugleich die beiden am oberen Laufe des Nukong gelegenen Shanstaaten Munglem und Kiang Hung unter der Bedingung an China überlassen wurden, dass letzteres sich verpflichtete, keiner anderen Macht einen Theil dieser Staaten ohne die Genehmigung Englands abzutreten. Dieses Versprechen brach China, indem es durch das Abkommen vom 20. Juni 1895 den auf dem linken Ufer des Nukong gelegenen Theil von Kiang Hung an Frankreich abtrat, was England wiederum veranlasste, in einem neuen am 4. Februar 1897 zu Peking unterzeichneten Abkommen ausser einer neuen Festsetzung der Grenze die Zulassung englischer Consuln in Ssemao und Manwyne (oder Shunningfu) und die Eröffnung des Westflusses bis Wuchau mit Samshui als Zwischenstation durchzusetzen und von der chinesischen Regierung das Versprechen zu erlangen, dass, im Falle der Zustand des Handels den Bau von Eisenbahnen in Yünnan rechtfertige und solche gebaut würden, dieselben mit den birmanischen Linien zu verbinden.

Unterhandlungen, welche in 1895 angeknüpft wurden, hatten am 23. März 1896 zu dem Abschluss eines Abkommens zwischen der durch die deutsch-asiatische Bank vertretenen deutschen Finanzgruppe und der Hongkong und Shanghai Banking Corporation einer- und China andererseits in Betreff einer von diesen Bankinstituten zum Curse von 94 zu übernehmenden chinesischen 5procentigen Anleihe in Höhe von 16 Millionen Pfund Sterling geführt, die Bedürfnisse der chinesischen Regierung waren damit aber nicht gedeckt, und Verhandlungen über eine neue Anleihe wurden mit denselben Instituten aufgenommen, führten aber zu keinem Ergebniss, da man chinesischerseits eine geforderte theilweise Finanzcontrole nicht zugestehen wollte. Ende December 1897 verbreitete sich das Gerücht, dass die russische Regierung der chinesischen eine 4procentige Anleihe zu 93

mit russischer Garantie angeboten habe unter der Bedingung, dass im Falle der Nichtzahlung die Grundsteuer und Likinabgabe als Sicherheit zu dienen hätten und Russland die Finanzirung, Bau und Controle aller Eisenbahnen in der Manchurei und in Nordchina erhalte und bei dem Abgang des jetzigen Generalzollinspectors ein Russe an seine Stelle trete.

Diese Forderungen müssen der chinesischen Regierung als zu harte erschienen sein, denn sie trat der englischen Regierung mit dem Anliegen näher, selbst die Garantie für eine neue chinesische Anleihe zu übernehmen. Lord Salisbury erklärte sich dazu bereit unter Bedingungen, die im Laufe der Verhandlungen im Monat Januar die nachstehende Form annahmen: England überweist an Japan den Betrag des von demselben noch zu fordernden Restes der Kriegsentschädigung, ungefähr 12 Millionen Pfund, die durch Entrichtung von 4 % auf den gesammten so gezahlten Betrag während 50 Jahren ganz, Capital und Zinsen, getilgt werden. Als Sicherheit giebt China die fremden Seezölle und die Einnahmen der chinesischen Zollämter, sowie der Salz- und Likinsteuer, d. h. alle Abgaben irgend einer Art oder eines Namens, die auf Waaren beim Transport von einem Platze zum anderen oder bei Ankunft gezahlt werden, sowie aller Abgaben auf Producte; die Höhe der Einnahmen aus diesen Quellen sind durch Engländer festzustellen, und im Falle der Nichtzahlung der vereinbarten Zinsen werden die Einnahmen unter englische Controle gestellt. Ausserdem verlangte England als Aequivalent für die zu leistende Garantie die Concession für eine Eisenbahn von der Grenze von Birma zum Thal des Yangtsze, die Zusicherung, dass kein Theil des Gebietes im Yangtsze-Thal an eine andere Macht abgetreten werden solle, die Eröffnung von Nanking (am Westflusse), Hsiangtau (in Hunan) und Talienwan für den fremden Handel, grössere Freiheit für den Binnenhandel und die Erlaubniss zur Benutzung von Dampfern überall dort, wo Fremde jetzt chinesische Boote benutzen dürfen, die Aufhebung des Likin in den Vertragshäfen, die Zulassung von fremdem Salz in denselben und das Versprechen, dass auf Verlangen eines englischen Consuls die chinesischen Behörden gehalten sein

sollten, demselben alle Einzelheiten über die Besteuerung von Waaren auf dem Wege von einem Vertragshafen nach einem bestimmten Platze im Innern mitzutheilen. Ausserdem erklärte der englische Gesandte am 17. Januar 1898, dass, ganz unabhängig von den Anleiheverhandlungen, die englische Regierung darauf bestehen müsse, dass der Posten des General-Zollinspectors stets von einem Engländer bekleidet werde. Die Chinesen waren mit diesen Bedingungen, die ihnen vortheilhafter schienen als die russischen und es in der That finanziell auch waren, einverstanden, wünschten aber die Erhöhung des von England zu garantirenden Betrages von 12 auf 16 Millionen Pfund, was Lord Salisbury aus parlamentarischen Gründen für unzulässig erklärte, wenn China nicht Einzelheiten über die beabsichtigte Verwendung dieses Betrages gäbe, d. h. wohl, wenn die mit demselben zu bezahlenden Anschaffungen nicht in England gemacht würden. Die Verhandlungen führten indessen zu keinem Ergebniss, da die Chinesen den Drohungen der russischen Regierung gegenüber, die in der durch England garantirten Anleihe eine Verschiebung des Gleichgewichts des Einflusses in China sehen wollte, nicht wagten, das englische Anerbieten anzunehmen, und England sich nicht entschliessen konnte, ihnen seinen Schutz gegen Russland zuzusagen. Sie erklärten daher das Anerbieten keiner der beiden Mächte annehmen zu wollen und griffen auf die Verhandlungen mit der Hongkong- und Shanghai-Bank zurück, die am 19. Februar zu einem vorläufigen Vertrage über eine $4^1/_2$procentige Anleihe in Höhe von 16 Millionen Pfund zu 88 führten, dem zehn Tage später der definitive Abschluss folgte. Die deutsche Finanzgruppe übernahm die Hälfte der Anleihe.

Von englischer Seite wurden indessen die Verhandlungen zur Erlangung der anderen geforderten Zugeständnisse fortgesetzt, und am 14. Februar erklärte sich die chinesische Regierung damit einverstanden, dass Fremden die Benutzung von in chinesischem oder fremdem Besitz befindlichen Dampfschiffen oder Dampfbarkassen überall dort gestattet werden solle, wo durch die bestehenden Verträge die Benutzung von chinesischen Booten gestattet sei, dass kein Land im Yangtsze-Gebiet einer fremden

Macht abgetreten, verpachtet oder verpfändet werden solle und dass, so lange das grosse Uebergewicht des englischen Handels über dem der anderen Länder bestehe, der Posten des General-Zollinspectors in Zukunft wie in der Vergangenheit von einem Engländer bekleidet werden solle. Gleichzeitig versprach die chinesische Regierung, innerhalb der nächsten zwei Jahre einen Hafen in Hunan für den fremden Handel zu öffnen.

Die am 1. April vom Tsungli Yamen mitgetheilte Eröffnung von Chin-wang-tao am Golf von Pechili in der Nähe von Shanhaikwan, Funing, an der Küste von Fokien nahe der Samsa-Bai und Yochau in Hunan, sowie die etwas später erfolgte von Wusung bei Shanghai für den fremden Handel dürften wohl auch englischem Einfluss und dem Wunsch zuzuschreiben gewesen sein, diese Punkte gegen die Besitznahme durch eine andere Macht zu schützen.

Die Besitznahme Port Arthurs und Talienwans durch Russland veranlasste die englische Regierung, sich am 3. April von China den Besitz von Wei-hai-wei für dieselbe Zeit zusichern zu lassen, während welcher die Liaotung-Halbinsel in russischen Händen bleiben werde. Nach der Räumung Wei-hai-weis durch die Japaner wurde der Platz am 24. Mai von den Engländern in Besitz genommen.

Am 9. Juni wurde eine weitere englisch-chinesische seit längerer Zeit angestrebte Convention unterzeichnet, durch welche das Gebiet der Colonie Hongkong einen bedeutenden Zuwachs, sowohl durch in der Nähe gelegene Inseln wie auf dem Festlande erhielt.

Auch die von dem sogenannten englisch-italienischen Syndikat erlangten Concessionen für die Ausbeutung von Kohlen- und Eisengruben und Petroleumquellen in Mittel- und Süd-Shansi während eines Zeitraumes von sechzig Jahren und dem Recht der Herstellung von Eisenbahnverbindungen mit den zu bauenden Hauptlinien und Wasserstrassen (21. Mai 1898), sowie eine weitere von demselben Syndikat am 21. Juni erlangte für die Ausbeutung von Kohlen- und Eisengruben und den Bau von Eisenbahnen für sechzig Jahre in den drei nördlichen Präfecturen von Honan, sind wohl im Wesentlichen englischem Einfluss zu verdanken, durch den auch

ein unter der Führung des Hauses Jardine Mathson & Co. stehendes englisches Syndikat am 29. Mai die Concession für eine Bahn im Yangtsze-Thal d. h. von Shanghai nach Nanking erhielt.

Des zwischen dem Eisenbahn-Director Hu und der Hongkong- & Shanghai Banking Corporation abgeschlossenen Vertrags in Betreff der Verlängerung der nach der südlichen Manchurei projectirten, bis Chung-hiu-so vollendeten Bahn, ist bereits Erwähnung gethan. Es handelte sich bei dem Abkommen um eine Anleihe von 16 Millionen Taels, für welche der Bahnkörper, das rollende Material und gewisse Minenprivilegien längs der Bahn, sowie die von den Provinzen Anhui, Shensi und Honan jährlich zu zahlenden Zuschüsse von je 60 000 Taels verpfändet werden sollten; die Einnahmen der Bahn sollten bei der Bank deponirt werden, der das Recht zuerkannt wurde, die Rechnungen der Bahnverwaltung durch einen fremden Buchhalter prüfen zu lassen. Dem ersten am 26. Mai abgeschlossenen vorläufigen Abkommen ist am 15. Juni ein zweites gefolgt, dessen Inhalt im Wesentlichen mit dem ersten übereinstimmte. Ende September endlich scheint eine Verständigung dahin erzielt worden zu sein, dass die Chinesische Regierung die Verzinsung der Anleihe mit 5 % garantiert und die Bahn bis Shanhaitswan dafür als Sicherheit dient.

Von anderen Mächten hat Belgien nach langen Verhandlungen mit französischer und russischer Hilfe am 27. Juni den Abschluss einer Anleihe von 4 Millionen Pfund für den Bau der Lu-Han-Bahn (Lu kau chiao-Hankau) durchgesetzt, mit der jedenfalls die Verwendung belgischer resp. französischer Ingenieure und Materials verbunden sein dürfte, wie denn belgische Ingenieure auch die früher in den Eisenwerken von Hanyang und anderen Plätzen angestellten deutschen bereits vielfach ersetzt haben.

Der japanischen Regierung gab die bei einem Pöbelaufstande in Shashi in 1898 erfolgte Zerstörung des japanischen Consulats die Veranlassung, eine Entschädigung von 15 000 Taels und auf Grund des am 19. October 1896 mit China abgeschlossenen Abkommens die Zuweisung von Grund und Boden

für abgesonderte japanische Niederlassungen in den Vertragshäfen von Fuchau, Wusung, Shashi, Funing, Yochau und Chin-wang-tao zu fordern.

Die Vorfälle, welche Deutschland zu einem Eingreifen in China veranlassten, sind bekannt. Im November 1897 wurden zwei deutsche Missionare, Nies und Henle, der katholischen Mission von Steyl in Südshantung von einer aus Mitgliedern der Grossen Messer Secte bestehenden Bande ermordet. Dieser Vorgang, der durch die charakteristische Haltung der Provinzialbehörden, die sich seit längerer Zeit entschieden christen- und fremdenfeindlich gezeigt hatten, und in denen man daher nicht mit Unrecht die intellectuellen Urheber der That sehen konnte, eine symptomatische Bedeutung gewann, wie denn auch die Centralregierung sich den von der deutschen Regierung wiederholt zur Sprache gebrachten Wünschen in Betreff der Erwerbung einer Flottenstation gegenüber einfach ablehnend verhalten hatte, führte zu der militärischen Besetzung der Kiaochau-Bai an der Südküste von Shantung und nach längeren Verhandlungen zu einem am 5. März 1898 in Peking unterzeichneten Abkommen, durch welches Deutschland, ausser den für die Ermordung der beiden Missionare geforderten Genugthuungen, die Kiautschau-Bai mit den dieselbe gegen das Meer abschliessenden beiden Vorgebirgen nebst den in- und vorliegenden Inseln, mit allen Hoheitsrechten für die Zeit von 99 Jahren verpachtet erhielt. Zugleich verpflichtete sich die chinesische Regierung, innerhalb eines Umkreises von 50 km um die Bai keine Maassregeln ohne die Zustimmung der deutschen Regierung zu treffen und namentlich etwaigen Anordnungen der letzteren in Betreff der Regulirung von Wasserläufen keine Hindernisse in den Weg zu legen. Ausserdem sagte die chinesische Regierung zu, einer deutsch-chinesischen Eisenbahn-Gesellschaft die Concessionen für den Bau von Bahnen von Kiautschau nach Tsi-nan-fu, von dem ersteren Platze nach Ichau-fu, sowie zwischen Tsi-nan und Ichan zu ertheilen, sowie für die Ausbeutung der an den Bahnlinien gelegenen Kohlen- und Eisenbergwerken. Die chinesische Regierung hat sich endlich damit einverstanden erklärt, dass für alle öffentlichen

Unternehmungen in Shantung der deutschen Industrie insofern ein Vorzugsrecht eingeräumt werde, als derselben die zu unternehmenden Arbeiten zuerst angeboten würden. Damit sind für Deutschland in Shantung dieselben Rechte erworben worden, die Frankreich, Russland und England bereits in anderen Theilen des chinesischen Reiches sich gesichert hatten.

V.

Private Bemühungen zur Klärung der Lage.

Während so von den Regierungen versucht wurde, für die nationale Industrie und den Handel möglichstgrosse Zugeständnisse zu erlangen, und für die Gebiete, welche sie zu ihrer politischen Einflusssphäre rechnen, sich auch das Monopol der wirthschaftlichen Ausnutzung zu sichern und sie in diesen Bemühungen von den zu ähnlichen Zwecken entweder durch private Initiative wie in England oder auf Veranlassung der Regierung wie in Russland, gebildeten Gesellschaften unterstützt wurden, haben auch private Kreise es sich angelegen sein lassen, das Ihrige zur Erforschung der bestehenden Handels- und Verkehrsverhältnisse, sowohl in den geöffneten Häfen wie auch in dem immer noch mehr oder weniger unbekannten Inneren Chinas, beizutragen. Das Vorgehen dieser Kreise, die von den Regierungen der verschiedenen Länder, denen sie angehören, in einer oder der anderen Weise unterstützt wurden, ist ein um so verdienstlicheres, als in den Berichten der von ihnen ausgesandten Missionen ein grosser Theil des Materials zu finden ist, an dessen Hand allein eine Beurtheilung der für die weitere Entwickelung des fremden Verkehrs mit China nöthigen und zulässigen Maassregeln möglich ist.

Für Frankreich war es die Handelskammer von Lyon, in England die von Blackburn, welche die Frage der Entsendung solcher Erforschungsmissionen in die Hand nahmen; in Deutschland ging der Anstoss zu einer solchen von den Handelskammern von Crefeld, Gladbach und Bremen aus. Wie hier gleich bemerkt werden mag, hat sich auch das Handelsmuseum

in Philadelphia (Philadelphia Commercial Museum) zur Entsendung einer aus drei Personen bestehenden Mission nach China entschlossen, doch liegen über dieselbe, die ihre Wirksamkeit erst im Mai oder Juni d. J. von Hongkong aus beginnen sollte, bis jetzt keinerlei Mittheilungen vor.

Die französische Mission, die von der Handelskammer von Lyon, der sich die von Lille, Marseille, Bordeaux, Roanne und Roubaix anschlossen, entworfen und organisirt wurde, schiffte sich am 15. September 1895 in Marseille ein und wurde am 20. November 1897 in Lyon wieder aufgelöst. Die Aufgaben der Mission, die aus dreizehn Mitgliedern, zuerst unter Leitung des Consuls Mr. E. Rocher, dann unter der des Herrn H. Brenier bestand, waren im Wesentlichen die Erforschung der ökonomischen und commerciellen Hilfsmittel Tongkings und der an dasselbe grenzenden chinesischen Provinzen, sowie der Provinz Szechuan und der Verbindungswege zwischen diesen Theilen des chinesischen Reiches und der französischen Besitzungen in Hinterindien. Die Ergebnisse dieser Erforschungen sind in 123 Berichten an die Handelskammer in Lyon niedergelegt, denen ein Bericht des Herrn Brenier »Ueber den Ursprung, die Arbeiten und die Schlussfolgerungen der Mission« als Einleitung dient. Diese Schlussfolgerungen lassen sich dahin zusammenfassen, dass die Einführung der hohen Einfuhrzölle für Französisch Indo-China dem Lande selbst erheblichen Schaden zugefügt habe, da diese Zölle, die zwischen 20 und 30 % und selbst mehr variiren, auf der ganzen Grenze von Siam, wo die Zölle nur 5 % betragen, einen Schleichhandel hervorgerufen hätten, dessen Unterdrückung mehr kosten würde, als die Zölle einbrächten; dass, da die Waaren französischer Herkunft meistens um ebenso viel als der Unterschied im Zoll theurer wie die fremden Waaren seien, das Land ein gutes Viertel seiner jährlichen Production für diesen Unterschied ausgeben müsse und seine Kaufkraft dementsprechend verringert werde; dass dieser Schutzzoll häufig den Handel schädige, ohne der französischen Industrie zu nutzen, wie z. B. die Auferlegung eines Zolles von 50 % auf Petroleum, wobei noch die Kiste mitgewogen würde, die Einfuhr dieses Artikels

um die Hälfte gemindert habe. Ausserdem dürfe man doch auch nicht vergessen, dass die Colonieen nicht ausschliesslich für die Industrie des Mutterlandes, sondern auch für die Colonisten vorhanden seien, die das Recht beanspruchen könnten, unter den bestmöglichen Bedingungen zu leben. Der Entwickelung Tongkings sei aber auch dadurch ein bedeutender Schaden zugefügt worden, dass durch die Verordnung vom 12. October 1895 siebenunddreissig Ausfuhr-Artikel mit Zöllen bis zur Höhe von 40 % belegt worden seien und alle übrigen Exportartikel einen Zoll von 5 % zu entrichten hätten. Nimmt man zu diesen Urtheilen diejenigen, die z. B. M. de Lanessan in seinem Werke: »La Colonisation en Indo-Chine« und M. Eugène Poiré in seiner »L'Emigration française aux Colonies« über die französische Colonialverwaltung wie über die Zollgesetzgebung für Indo-China gefällt haben, so muss man zugeben, dass es nicht der Mangel an Einsicht und Verstand Seitens berufener Berather gewesen ist, dem die Schuld an den verfahrenen ökonomischen und commerciellen Zuständen in Indo-China zugeschrieben werden muss, sondern dem unverbesserlichen Schematismus der französischen Bureaux. Klingt es nicht wie eine Satyre auf den gesunden Menschenverstand, wenn Herr de Lanessan ein ministerielles Circular von 1893 anführen kann, durch das der General-Gouverneur von Indo-China angewiesen wurde, Ziegelsteine in Bordeaux und Marseille und überhaupt alles, dessen man bedürfe, in Frankreich zu kaufen, während der Boden Tongkings aus Ziegelerde besteht und viele der sonstigen Anschaffungen in der Colonie besser und billiger bewerkstelligt werden konnten? Die Geschichte der französischen Colonisationsversuche ist reich an solchen Thorheiten, deren Studium uns abhalten sollte, ähnliche Bahnen zu betreten.

Im Uebrigen sprechen sich die Mitglieder der französischen Mission dahin aus, dass Frankreich in China keineswegs eine seinem politischen Einfluss entsprechende commercielle Rolle spiele und dass es bei der in Folge der durch die Einführung fremder Fabrikationsweisen und dem Bau von Eisenbahnen zu erwartenden Umwälzung der chinesischen Productions-, Handels-

und Verkehrsverhältnisse durchaus nothwendig sei, China nach diesen letzteren Richtungen hin grössere Aufmerksamkeit zuzuwenden, als dies bisher der Fall gewesen.

Als Gründe für die Inferiorität der französischen Handelsbeziehungen in und mit China werden angegeben: die Scheu des französischen Capitals, sich an Unternehmungen im Auslande zu betheiligen; der Mangel an jungen, energischen und arbeitsamen Leuten, die den Muth haben, sich dem Wohlsein am väterlichen Herd zu entreissen, um sich nach Ländern zu begeben, deren Gefahren sie sich aus Unwissenheit grösser vorstellen, als sie in Wirklichkeit seien; die Annehmlichkeit und Leichtigkeit des Lebens in Frankreich; das von früher Jugend an betriebene künstliche Nivelliren der Charaktere und Fähigkeiten; die grosse Zahl von Beamten-Stellen; die augenblickliche oder vorausgesehene Behaglichkeit, die wünschenswerther als alle Schätze des Orients erscheine, und der durch den Militärdienst verursachte Zeitverlust und Verzögerungen. Diese Ursachen erklärten die kleine Anzahl von Franzosen, die sich in den französischen Colonien befänden und die noch dazu zum grössten Theil der Armee oder Verwaltung angehörten. In Tongking fände sich nur eine kleine Anzahl französischer Händler, mehr Unternehmer und Lieferanten als Kaufleute; in Annam und Cambodja kaum einige Agenten; selbst in Cochinchina, der ältesten und blühendsten der französischen Colonien in Ostasien, wäre die Liste der Kaufleute*) bald erschöpft und dort wie in China würde durch deutsche und englische Schiffe das französische Geschäft wahrgenommen. In China selbst kämen nur 29 französische Firmen, bei denen die von Schutzgenossen, wie z. B. die der Schweizer, mit einbegriffen wären, auf 363 englische, 99 deutsche, 97 japanische und 40 amerikanische,**) und von diesen 29 Firmen gäbe es mit Ausnahme der grossen am Seidengeschäft in Shanghai betheiligten Häuser vielleicht

*) Nach Poiré kamen in Cochinchina auf 2235 Franzosen 1575 Beamte und Mitglieder von Familien von solchen.

**) In 1897: 29 französische Firmen unter 636 fremden Häusern, darunter 374 englische und 104 deutsche.

nur fünf oder sechs, die mit etwas anderem als mit Weinen und Materialwaaren handelten. Für den Verkehr zwischen China und dem Auslande käme Frankreich erst in fünfter, für die Küstenschifffahrt erst in sechster Reihe, und sein Antheil am Handel sei in 1896 nur ein Fünfzehntel gewesen, d. h. ungefähr 83 Millionen von 1300 Millionen Franken.

Das Urtheil der Mission über die Zustände in China selbst lässt sich dahin zusammenfassen, dass der Besuch von fünf Provinzen und die Zurücklegung von ungefähr 16000 km im Innern bewiesen hätten, dass China nicht so unzugänglich sei, als vielfach behauptet werde, wie auch der Gesundheitszustand der Mitglieder der Mission nach ihrer Rückkehr China kaum als besonders ungesund erscheinen lasse. Der Mandarin sei fremdem Einfluss unzweifelhaft feindlich; er vertheidige seine Stellung, aber man könne gewisse Fragen immer mit ihm verhandeln und regeln; viel gefährlicher sei der Literat, ein verfehlter Mandarin oder einer, der einen Posten erwarte, der bei seinem Widerstande keine Stellung riskire, sondern im Gegentheil dadurch eine zu gewinnen hoffen dürfe.

Der chinesische Grosshändler sei dem Verkehr mit allen Fremden geneigt; bei ihm handle es sich nur um die Frage der Preise; er sei, nach allen Mittheilungen, absolut zuverlässig; das Volk fühle für die Fremden keine Sympathien, sei aber friedlich gesinnt und falle hauptsächlich durch seine unbezähmbare Neugierde lästig. Die Syndicate »Gilden« seien unzweifelhaft gefährlich, aber es sei Aufgabe der Diplomatie, diesen Verbindungen auf Grundlage der Verträge entgegenzutreten. Bei der Beurtheilung Chinas vergesse man zu oft, dass die Berührung zwischen demselben und der westlichen Civilisation bis jetzt nur auf sehr wenige Punkte beschränkt gewesen sei und dass die grosse Mehrheit der Chinesen weder den Europäer noch die europäischen Erzeugnisse kennten. Diese Erzeugnisse könne der Chinese nicht erstehen, weil ihm das Geld dazu mangele. China sei allerdings sehr reich an natürlichen Hilfsmitteln, aber es fehle an der Möglichkeit der Entwickelung derselben. An dem Tage, an welchem eine andere Theilung der Arbeit die Löhne steigen machen werde, würde sich auch die

Kaufkraft des Landes mehren. Dieser Zustand werde durch die bevorstehende Evolution zur Grossindustrie eintreten. —

Die Mission der Handelskammer von Blackburn, welche diesen Platz am 22. August 1896 verliess und am 3. September 1897 nach demselben zurückkehrte, nachdem sie im Laufe von acht Monaten von Shanghai aus die Yangtsze-Häfen und die Provinzen von Szechuen, Yünnan, Kweichau, Kwangsi und Kwangtung besucht hatte, bestand aus dem englischen Consul Mr. F. S. A. Bourne und den Delegirten der Handelskammer, Herren Henry Neville und Henry Bell. Ihre Aufgabe war, sich über die Bedingungen zu unterrichten, unter denen der Handel in China betrieben werde, sowie über die localen Gebräuche und Usancen, soweit dieselben die englische Textil-Industrie interessirten; genaue Informationen über die localen Bedürfnisse und Anforderungen einzuziehen und wenn möglich, solche über die grossen Märkte und Vertheilungscentren der zu besuchenden Provinzen zu erhalten; sich nach den Verbindungen, Entfernungen, Zahl der Bevölkerung, Frachtraten, Besteuerung und Producten zu erkundigen und zu sehen, wie weit das Volk seine Bedürfnisse durch die eigene Textil-Industrie befriedigen könne. Die Ergebnisse der Reise sind in zwei Berichten niedergelegt, von denen der erste am 21. Januar 1898 von Consul Bourne an Lord Salisbury, der andere von den beiden Delegirten der Handelskammer im März desselben Jahres an die Kammer gerichtet worden ist. Von besonderem Interesse sind natürlich die allgemeinen Schlüsse, zu welchen die Berichterstatter gelangen. Consul Bourne sagt darüber: »Um den Stand unseres Handels mit China zu verbessern, müssen die britische Regierung, die Kaufleute in China und die Fabrikanten in England sich über die Lage klar werden und zu einer Verständigung über die Ziele kommen, die verfolgt werden sollen. Die Regierung kann wenig thun, so lange die Kaufleute sich weigern, anderswo als in Hongkong oder Shanghai zu leben, ihr Capital im Lande anzulegen oder ihre jungen Leute Chinesisch lernen zu lassen; die Kaufleute können nichts thun, wenn sie nicht die Ueberzeugung haben, dass I. M. Regierung auf der Ausführung der Verträge bestehen

und für die Abänderung derselben je nach wechselnden Bedürfnissen des Handels Sorge tragen werde. Wenn letzteres nicht geschieht, so kann es sich ereignen, dass die Regierung sich, wie dies mit den Anlegeplätzen am Yangtsze der Fall gewesen ist, Zugeständnisse machen lässt, die keinerlei Werth haben.

»Likin ist ein grosses Hinderniss für den Handel, das Recht auf Transitpässe wird in einem grossen Theile des Reichs missachtet, fremde Waaren müssen vielfach in Plätzen, die lange für fremden Handel geöffnet gewesen sind, Gemeindesteuern (Octroi) bezahlen und Dampfer könnten manchen Platz anlaufen, der jetzt dem fremden Handel verschlossen ist.

»Aber selbst wenn alle diese Hindernisse weggeräumt werden, wird sich daraus doch kaum eine entsprechende Entwickelung des chinesischen Handels ergeben. Importe werden sich dadurch vielleicht durchschnittlich um 10 % im ganzen Reiche billiger stellen, aber auch Preisschwankungen bis zu 20 % in Folge des Silbercourses bringen keinen grossen Unterschied in der Nachfrage hervor. Englische Baumwollenwaaren gehen bis an die Grenzen des Reiches und werden dort zu keineswegs exorbitanten Preisen verkauft. Die Eröffnung der inneren Wasserwege würde allerdings von grossem Vortheil für den Handel sein, wenn sein Gewinn als Spediteur dem englischen Kaufmann erlaube, sich im Inlande niederzulassen, Ausfuhrartikel zu finden und Einfuhrartikel zu entwickeln, sie würde jedenfalls dazu beitragen, mit dem Likinsystem aufzuräumen, anderenfalls aber wird nur der Rheder durch den Transport chinesischen Cargos gewinnen.

»Nur eine ungemeine Erhöhung des Werthes der Ausfuhr kann dem Handel mit China die gehoffte Entwickelung geben, und solche Erhöhung kann nur durch grössere Thätigkeit der englischen Kaufleute im Innern geschaffen werden. Shanghai und Hongkong werden immer mehr Vorstädte von London, die kaufmännische Thätigkeit ist hier wie dort dieselbe und alles, was nach dem Vorbild der Thätigkeit in der Heimath gemacht wird, wird gut gemacht, aber nichts geschieht in China, was nicht auch in England geschieht, nichts, um die Sprache,

das Land und das Volk zu verstehen, oder, als der Agent britischer Interessen, die Verbindung zwischen den Bewohnern der Provinzen Chinas und dem englischen Markt herzustellen. Wenn im Innern blühende englische Niederlassungen wären, die als Zwischenhändler für Shanghai handelten, resp. es versorgten, so würde dies von keiner Bedeutung sein, aber das britische Capital zieht sich von den Aussenhäfen zurück und die ganze Arbeit, die Importen umzusetzen und Exporten zu finden, bleibt den Eingeborenen überlassen.

»Das Recht, Fabriken in China anzulegen, scheint unseren Kaufleuten und Capitalisten die Gelegenheit zu bieten, einen besseren Zustand der Dinge herbeizuführen. Der Werth der chinesischen Exportartikel würde dadurch erhöht werden, wenn manche derselben, wie Seide, Wolle, Häute, Pelzwaaren, Papier und Tabak im Lande selbst sortirt würden. Manches geschehe schon nach dieser Richtung in Shanghai wie auch in Tientsin, Fuchau und Chinkiang, und der dadurch erhöhte Werth der Ausfuhrartikel werde Chinas Kaufkraft für Importen vermehren.

»Wir sollten, nach meiner (Mr. Bourne's) Meinung, die Fabrikation derjenigen Artikel in China ermuthigen, die wir in England nicht so anfertigen können, dass sie uns einen Gewinn lassen, vorausgesetzt, dass wir in China eine Organisation besitzen, welche unsere Fabrikanten über das informirt, was der Chinese kaufen will und durch welche sie zur Kenntniss der Chinesen gebracht werden.

»Die Gründe, welche gewöhnlich gegen die Anlage von Capital und Geschäftsunternehmungen in den chinesichen Aussenhäfen angeführt werden, sind: die Entwerthung des Silbers, die eingeborene Concurrenz, die Schwierigkeit der Erlernung der Sprache und die mangelnde Sicherheit. Was Silber anbetrifft, so liegt jeder Grund vor, anzunehmen, dass das Capital, das in Fabriken, Land, Häusern und Speichern angelegt, im Handel mit Goldländern gebraucht wird, seinen Goldwerth behalten wird; plötzliche Schwankungen im Wechselcourse sind selbstverständlich geeignet, Verlegenheiten hervorzurufen, aber ein niedriger Curs als solcher beunruhigt den Kaufmann wenig

und wird für die Bearbeitung von Ausfuhrartikeln in China günstig sein, da die Löhne voraussichtlich nur langsam steigen werden. Die eingeborene Concurrenz wird sich dem Engländer, der ohne eigenes Capital arbeitet, sehr empfindlich fühlbar machen; für reiche Firmen und Gesellschaften ist keine solche Concurrenz zu fürchten, weil der Chinese keine grossen Unternehmungen durchführen kann und chinesischer Reichthum nicht stabil ist. Die Schwierigkeit der Erlernung der Sprache ist vielfach überschätzt worden. Mit Ausnahme der Küstenbevölkerung zwischen Shanghai und Canton wird ein Dialect, der Mandarin-Dialect, in ganz China gesprochen. Alles, was für den Kaufmann nothwendig ist, ist, dass die Gehilfen, die er sich zu Hause für sein Geschäft aussucht, genug Chinesisch lernen, um über sehr wenige Gegenstände sprechen zu können. In China kann ein begabter und fleissiger junger Mann in einem Jahre, während er seine sonstigen Arbeiten macht, genug Chinesisch lernen um sich nützlich zu machen; einen Sinologen aus ihm machen zu wollen, würde ihm zum Schaden gereichen, da er damit voraussichtlich für Handelszwecke unbrauchbar werden würde. Was die Frage der Sicherheit anbetrifft, so sind Leben und Eigenthum in den wohlhabenderen Provinzen Chinas so sicher wie in England.«

»Jedenfalls aber,« so schliesst Herr Bourne seinen Bericht, »würde es ein grosser Fehler sein, zu glauben, dass der Chinese bald von selbst den Weg des Fortschritts einschlagen und die in Shanghai und Hongkong bestehenden englischen Agenturen dann hinreichen würden, die Verbindung mit dem fremden Handel aufrecht zu erhalten. Diese Ansicht hat den englischen Handel in die Lage gebracht, in der er sich jetzt befindet; sie beruht auf einer viel zu sanguinen Auffassung des chinesischen Charakters und chinesischer Institutionen; es ist nicht dass der Chinese nicht im modernen Sinne fortschreiten möchte, aber er kann nicht. Sie haben weder die Institutionen und Gesetze, noch den Charakter, auf denen sich das complicirte Gebäude des modernen Handels errichten liesse. Die Analogie mit dem japanischen Fortschritt ist trügerisch; die Japaner hatten bis vor Kurzem ein feudales System; sie haben eine Aristokratie und

eine gesunde sociale Hierarchie, die auf verständiger Unterordnung beruht; sie sind ein organisirter Körper, und ihre Führer haben sie zu einer Nation gemacht; die Chinesen, obgleich einzeln physisch und intellektuell den Japanern weit überlegen, haben nichts von diesen Dingen und auch keinen Wunsch, sie zu erlangen. Darum ist es besser, unsere Hoffnung für die zukünftige Entwickelung des fremden Handels in China auf die Engländer zu setzen die im Lande wohnen und ihre eigenen Interessen verfolgen; wenn sie den Erfolg errungen haben, wird der Chinese sicher versuchen, in ihrem Kielwasser zu folgen.«

Der Bericht der Herren Neville und Bell enthält selbstverständlich eine viel grössere Anzahl von auf Fragen des Handels und der Industrie bezüglichen Einzelheiten, auf die einzugehen der Platz fehlt, aber er giebt ebenfalls eine Reihe allgemeinerer Schlussfolgerungen, die auch für weitere Kreise von Interesse sein dürften. Die Thätigkeit der englischen Consuln wird eingehend besprochen und es wird nachgewiesen, dass der Mangel erfolgreicher Vertretung kaufmännischer Beschwerden, der denselben oft zur Last gelegt wird, auf ungenügender Unterstützung beruhe, die ihnen, im Gegensatz zu ihren deutschen und französischen Collegen durch die Gesandtschaft in Peking zu Theil werde. Was auch sonst entmuthigend auf die Consuln wirke, sei die Ueberzeugung, dass ihre Ansichten und Vorschläge doch nicht bekannt würden, da eine sorgfältige Censur darüber ausgeübt wird, dass keine Kritik der an höheren Stellen verfolgten Politik in das Publikum gelange. Ausserdem fehle es dem Consul bei den vielen Fragen, welche an ihn heranträten, an der Zeit, um sich den Interessen des Handels zu widmen. Die Berichterstatter schlagen daher vor, dass durch das Handelsministerium (board of trade) ein Handelssecretär mit dem Range als Consul und einer guten commerciellen Ausbildung und Erziehung für Shanghai ernannt werde, der halbjährlich Berichte über die Bewegungen des Handels und der Schifffahrt, der Einfuhr und der Ausfuhr, über die Betheiligung der verschiedenen Mächte an denselben, die Wechselcourse und ihren Einfluss auf die Einfuhr und die Vertheilung der letzteren, erstatte und jede Verletzung einer Vertragsbestimmung zur

Kenntniss des General-Consuls bringe, der ihm seine Unterstützung bei der Beseitigung derselben zu leihen habe. Dem Secretär würden drei dauernd in Hongkong für die südlichen Häfen, in einem der Yangtsze-Häfen für dieselben und in Tientsin für die nördlichen Häfen zu stationirende Assistenten beizugeben sein, deren Aufgabe sein würde, Informationen zu sammeln und einzusenden; über den Handel ihrer Bezirke zu berichten, sich durch Reisen in denselben mit allen sich auf den Handel beziehenden Eigenthümlichkeiten derselben bekannt zu machen, Muster und Proben mit genauen Angaben über Kosten der Anfertigung und Detailverkaufspreise zu sammeln und nach Shanghai einzuschicken. Empfohlen wird ferner, dass einzelnen Handelskammern, welche Fragen anregen, oder solchen Kammern, welche gleiche Interessen haben, besondere Berichte, die nicht für die Veröffentlichung durch den Druck bestimmt sind, zugehen möchten und dass die Vereinigten Handelskammern das Recht erhalten sollten, Persönlichkeiten für die in Aussicht genommenen Posten vorzuschlagen.

Die Herren Bell und Neville sprechen sich in der schärfsten Weise gegen den Einfluss der chinesischen Gilden aus, »die den ganzen Handel eines Hafens so mit Vorschriften und Reglements eingehegt haben, dass jeder persönliche Unternehmungsgeist und Lust erstickt wird« und die mächtig genug sind, um die Behörden zu nöthigen, mit ihnen als mit gleichberechtigten Factoren zu verhandeln und durch angedrohten und durchgeführten Boykott auch fremde Firmen zur Unterwerfung zu zwingen. Das Compradere-System, welches die Interessen des fremden Kaufmanns wie den chinesischen Händler dieser Mittelsperson überliefere, wird ebenfalls scharf verurtheilt und die Berichterstatter fassen ihr Urtheil dahin zusammen, dass jeder Kaufmannsgehilfe gezwungen werden solle, die Landessprache zu erlernen und dass es Unsinn sei, aus der angeblichen, thatsächlich aber nicht vorhandenen Mannigfaltigkeit der Dialecte und der sich daraus für den mündlichen Verkehr ergebenden Schwierigkeiten ein Argument gegen die Erlernung der chinesischen Sprache zu machen. Die Eröffnung neuer Plätze im Innern, die Eröffnung aller Wasserstrassen im Innern

für den Dampferverkehr, die Schiffbarmachung des Yangtsze in seinem oberen Laufe und die Aufhebung der obsoleten Bestimmungen für den Verkehr auf dem Yangtsze, wie eine Regelung der chinesischen Münzfrage werden empfohlen.

In Betreff der von der chinesischen Regierung in Aussicht genommenen Revision des Zolltarifs und Erhöhung der Sätze desselben äussern sich die Berichterstatter dahin, dass nach allen sachkundigen Urtheilen gegen eine Erhöhung des Zolls (Eingangs- und Transitzolls) von $7^1/_2$ % vom Werth auf 10 % nichts einzuwenden sei, vorausgesetzt, dass damit auch thatsächlich jede weitere Erhebung irgend einer Abgabe von den Importen aufhöre und ein gewisser Theil der gezahlten Beträge in den Händen der Zollbehörden zurückgehalten werde, um zur Zahlung von Reclamationen wegen illegaler Erhebung von Abgaben im Innern verwendet zu werden. Es werde ferner nothwendig sein, darüber zu wachen, dass den Provinzialbehörden ein Theil der von den fremden Seezollämtern erhobenen Beträge überwiesen werde, um zu verhindern, dass dieselben durch die Entziehung ihres Antheils an den bis jetzt erhobenen Inlandabgaben in die Nothwendigkeit versetzt würden, den Ausfall durch die Einführung anderer illegaler Steuern zu decken. Auch auf die sich aus der niedrigeren Besteuerung der über die Landgrenzen eingeführten Waaren gegenüber der höheren der über die Seegrenzen importirten ergebende Ungleichheit zu Ungunsten der letzteren wird aufmerksam gemacht.

Auch noch von anderer Seite ist die Frage, was in China zu geschehen habe, um den englischen Handel zu heben, eingehend behandelt worden. Der zur Berichterstattung über den Stand des Handels in den geöffneten Häfen Chinas in 1896 entsandte englische Consul Mr. Byron Brenan hat in seinem am 15. October 1896 an Lord Salisbury erstatteten Bericht die von dem Shanghai-Ausschuss der China-Association*) vorgebrachten Wünsche und Vorschläge aufgeführt und besprochen.

*) Wie Herr Brenan sagt: »a body of gentlemen thoroughly representative of British interests in China«.

Dieselben waren:

1. die Ernennung des Generalconsuls in Shanghai zum Superintendenten des britischen Handels in China und die Zuweisung eines chinesischen Commissars zu demselben, die beide zusammen eine Controlbehörde bilden sollen, um über die unter den Verträgen erlangten Handelsrechte und Privilegien zu wachen. Im Anschluss daran die Ernennung von englischen Consulatsbeamten, die dem Handelssuperintendenten unterstellt sein und in jeder Provinzialhauptstadt zu residiren haben würden, um die Interessen des englischen Handels wahrzunehmen;
2. da die dem Generalconsul übertragenen neuen Pflichten mit der Ausübung richterlicher Functionen unvereinbar sein würden, wird die Trennung des Amts des Generalconsuls von dem des Oberrichters nothwendig;
3. das Recht, in jedem Theil des Reichs unter solchen Bestimmungen, die sich als nothwendig erweisen werden, zu wohnen und Handel zu treiben;
4. Freiheit der Schifffahrt auf allen schiffbaren Flüssen und Wasserwegen in China für fremde Dampfer;
5. die Einführung eines nationalen Münzsystems;
6. die Reform des Systems der Inland-Besteuerung, um dasselbe auf eine feste und verbesserte Grundlage zu stellen, sowie die Reorganisation und Erweiterung des Systems der Transitpässe;
7. die Errichtung eines Gerichtshofes zur Entscheidung aller Klagen, in denen Engländer Kläger und Chinesen Beklagte sind, und die Einrichtung einer besonderen Gerichtsbarkeit für die fremde Niederlassung in Shanghai;
8. die Aufhebung aller Beschränkungen für den Transport und die Ausfuhr von Cerealien;
9. die Erlaubniss zur Einfuhr von Salz;
10. die Eintragung und der Schutz britischer Schutzmarken;
11. die Haftbarkeit chinesischer Unterthanen für die nicht eingezahlten Beträge auf in ihrem Besitz befindliche Antheile englischer eingetragenen Gesellschaften ist festzusetzen und zu definiren;

12. die schnelle Ausstellung von Rückzoll- und Wiederausfuhr-Bescheinigungen;
13. die Ausdehnung der von den fremden Municipalverwaltungen innerhalb der Grenzen der fremden Niederlassungen besessenen Rechte, besonders was gesundheitspolizeiliche Maassregeln anbetrifft, und die Ausdehnung der municipalen Controle auf die Häfen und die Zugänge zu denselben innerhalb gewisser Grenzen;
14. die Verbesserung der Zugänge zu Shanghai und besonders die Vertiefung des Wasserstandes auf der Wusung-Barre.

Die Gründe, welche die China-Association für den wichtigsten und eigenartigsten dieser Vorschläge, die Ernennung des Generalconsuls in Shanghai zum Handelssuperintendenten, vorbringt, sind, dass eine Besserung der Lage des Handels nur von einer Besserung der allgemeinen Zustände im Lande zu erwarten sei, und dass Agenten, die in Beziehung zu den einzelnen Generalgouverneuren in den Provinzen ständen, geeigneter sein dürften, in dieser Beziehung einen guten und durchgreifenden Einfluss auszuüben, als die britische Gesandtschaft in Peking, die jetzt weniger als früher Rücksicht auf die britischen Handelsinteressen zu nehmen und dieselbe mehr den Rücksichten auf die allgemeine politische Lage in Europa unterzuordnen scheine. Die Etikette, welche für die britischen diplomatischen Vertreter im Auslande maassgebend sei, scheine die Ausübung irgend eines amtlichen Einflusses für die Förderung britischer Interessen auszuschliessen, soweit es sich nicht darum handle, den Handel im Allgemeinen zu fördern; trotzdem sei es eine bekannte Thatsache, dass die diplomatischen Vertreter verschiedener europäischen Mächte den Handelsinteressen ihrer Staatsangehörigen den energischsten Schutz hätten angedeihen lassen. Während es wünschenswerth sei, dass das britische System der Nichteinmischung der diplomatischen Vertreter in die Handelsangelegenheiten ihrer Landsleute in China aufrecht erhalten werde, scheine kein Grund vorhanden, warum ein besonders für die Förderung des britischen Handels ernannter Handelssuperintendent anstehen solle, für die persön-

lichen Interessen der britischen Kaufleute in China einzutreten.

Herr Brenan ist der Ansicht, dass, während es ausser Frage sei, dass die Centralregierung unter dem Vorwande, dass die in Frage kommenden Provinzialbehörden gehört werden müssten, die Erledigung jeder Angelegenheit auf die lange Bank schiebe, der von der China-Association vorgeschlagene Weg schwerlich zu dem gewünschten Resultat führen werde. Die Schwierigkeit liege nicht darin, dass die höchsten Provinzialbehörden nicht genügend unterrichtet seien, sondern darin, dass sie in den Vorschlägen und Anregungen, die jetzt durch den Consul und später durch den Handelssuperintendenten an sie heranträten, keinen Vortheil für ihre Provinz und noch weniger für sich selbst sähen. Ein gegenseitig vortheilhaftes Abkommen sei nicht zu treffen. Jede Concession, die auf Kosten der Provinz erlangt würde, brächte nicht dieser Vortheil, sondern der Centralregierung. Jeder geöffnete Hafen bedeute einen pekuniären Verlust für die Provinz und deren Beamten. Ein staatliches Münzsystem würde eine Quelle des Gewinns für die Centralregierung und des Verlustes für die Provinzialbeamten sein (Herr Brenan hätte hinzufügen können: und für alle Banken, fremde wie chinesische); Fabriken brächten nichts für den Generalgouverneur, weil jede Steuer, die auf die Erzeugnisse derselben geschlagen würde, an die Centralregierung abgeführt werden müsste, und ebenso würde es sich mit den Abgaben verhalten, die von Bergwerken erhoben würden, welche von Fremden ausgebeutet werden könnten. Die Auffassung des Shanghai-Ausschusses sei eine sehr sanguinische; der heutige chinesische Beamte lebe davon, dass er den Staat betrüge und je verwirrter das Finanzsystem sei, desto besser seien seine Aussichten.

Die Vorschläge, die Herr Brenan selbst macht, sind die folgenden: Die Consuln sind mit Arbeit überhäuft; die Art und Weise, in der jeder chinesische Beamte jede Angelegenheit in die Länge zieht, lässt dem Consul nur die Wahl, Bände zu schreiben und stundenlange Gespräche zu führen, oder die Frage überhaupt fallen zu lassen und sich geschlagen zurück-

zuziehen. Ihm fehlt daher die Zeit, sich mit den vielfachen an ihn herantretenden commerciellen Angelegenheiten eingehend zu beschäftigen, die Ernennung eines Handelssecretärs, Attachés oder Commissioners, der in seiner Person die Pflichten der zwanzig Consuln vereinigen würde, empfiehlt sich daher. Seine Aufgaben würden die folgenden sein:

1. zu entscheiden, in welcher Weise von den Handelskammern ausgesprochene Wünsche erfüllt werden können, und Bestimmungen für die in Frage kommenden Häfen auszuarbeiten;
2. auf die an ihn und nicht mehr an die verschiedenen Consulate zu richtenden kaufmännischen Circulare und Anfragen zu antworten;
3. neue Ausfuhrartikel ausfindig zu machen und Proben wie alle sonstigen Informationen über dieselben einzusenden;
4. Informationen über alle in Aussicht genommenen öffentlichen Arbeiten einzuziehen, um Engländern die Erlangung der betreffenden Contracte zu ermöglichen;
5. sich über die besonderen Bedingungen und Bedürfnisse des Handels in China zu unterrichten;
6. Handelsberichte zu liefern, die einen verständlichen Ueberblick über den Handel und Verkehr des Landes nach bestimmten Gegenständen geben;
7. sich darüber zu unterrichten, welche englischen Waaren durch Waaren anderer Länder verdrängt werden und Proben der letzteren wie alle erreichbaren Informationen über Preise, Verpackung, Geschmack der Chinesen u. s. w. einzusenden;
8. über die Veränderungen zu berichten, die in jedem Hafen vor sich gehen und die, wenn auch unscheinbar, in der Gesammtheit von grosser Bedeutung sein können;
9. den Fabrikationsmittelpunkten in England Proben von Waaren mit allen erforderlichen Informationen zu senden;
10. schneller zu berichten als den Consuln dies möglich ist;
11. den chinesischen Behörden seinen Rath zu Theil werden zu lassen und persönlich Agenten von Firmen in England bei denselben einzuführen;

12. directe Beziehungen mit den Handelskammern in England zu unterhalten;
13. den Gesandten, zu dessen Stabe er gehört, mit Informationen zu versehen und durch Denkschriften und Ausarbeitungen in den Stand zu setzen, der chinesischen Regierung Rath zu ertheilen.

Herr Brenan fügt hinzu, dass die Hauptfragen seien, was China gebrauche, das England liefern könne, was England machen könne, das China kaufen würde, wenn es solches sähe, und was China producire, das England gebrauchen und wie es dasselbe sehen und erhalten könne. Ein Interesse der in China ansässigen englischen Kaufleute an diesen Fragen bestehe nicht, es sei daher Aufgabe der heimischen Fabrikanten, die in dieser Beziehung erforderlichen Schritte zu thun. Von der Initiative der chinesischen Kaufleute sei nichts zu erwarten, da es denselben an Unternehmungsgeist fehle. Was in dieser Beziehung, dem Vertrieb neuer Artikel, geleistet werden könne, hätten z. B. die schottischen Nähbaumwollengarn-Fabrikanten und die Zuckerindustrie in Hongkong gezeigt; wie denn auch z. B. deutsche Metall-Untertassen und englische Gummischuhe in chinesischer Form anfingen, die chinesischen Artikel zu verdrängen. Die Fabrikanten des Continents, besonders die deutschen, passten sich den Bedürfnissen der Chinesen besser an, wie auch unter den deutschen Kaufleuten viel mehr sich befänden, die der chinesischen Sprache mächtig seien, als unter den Engländern.

Zum Schluss giebt Herr Brenan die Vorschläge eines praktischen Kaufmannes wieder, die derselbe ihm gegenüber gemacht habe. Kenntniss von dem, was zu Hause beschafft werden könne, sei durchaus erforderlich; grössere Aufmerksamkeit müsse den Geschäftsfähigkeiten derjenigen zugewendet werden, die bestimmt seien, einen praktischen Antheil am Geschäft zu haben, d. h. Waaren im Auslande zu verkaufen; den Firmen solle empfohlen werden, nach deutscher Sitte dem Verkäufer und Geschäftsführer ausser ihrem Salair einen Antheil an dem Gewinn aus Verkäufen zu geben; Fabrikanten sollen sich damit begnügen, den Verkauf ihrer Fabrikate durch kaufmännische

Häuser zu besorgen und womöglich nur eine Firma mit dem Verkauf zu beauftragen; Kaufleute sollten darauf bestehen, dass ihre Verkäufer das Land um den Hafen herum bereisen und von Zeit zu Zeit nach Hause zurückkehren und die Fabrikationsmittelpunkte dort besuchen, und Fabrikanten sollten Probesendungen bis zur Höhe von 8000 Mk. unter der Bedingung machen, dass, falls von den Waaren für 80000 Mk. verkauft würde, die Probesendung Eigenthum des Kaufmanns werde; vor allen Dingen sollten die Probesendungen von Angaben über alle Einzelheiten des niedrigsten Preises, Verpackung, Disconto, Grösse und Gewicht der Kisten begleitet sein, sowie Kataloge, Abbildungen und genaue Preisangaben enthalten und den Kaufleuten und nicht den Londoner Agenten zugesandt werden.

Die vorerwähnte China-Association,*) eine Verbindung von an dem Handel mit China interessirten Männern aller Classen, hat ihren Hauptsitz in London. Auch sie hat in zwei an Lord Salisbury gerichteten Schreiben vom 2. November 1896 und 8. Juli 1898 Stellung zu der Frage der Lage des englischen Handels in China und der Vertragsrevision genommen. Dieselbe deckt sich, was politische und commercielle Wünsche und Erwägungen anbetrifft, im Allgemeinen mit den von dem Shanghai-Ausschuss der Gesellschaft ausgesprochenen Ansichten, wenn auch in dem Schreiben des Londoner Ausschusses die politische Seite der Frage schärfer betont ist.

Auch die durch die vereinigten englischen Handelskammern in Aussicht genommene Entsendung des englischen Parlamentsmitgliedes und Seeofficiers Lord Charles Beresford nach China zeigt das Interesse, welches diese Kreise an der weiteren Entwickelung der Dinge in China nehmen. Seine Aufgabe scheint zu sein, sich von der Sicherheit und den Facilitäten zu überzeugen, welche britisches Capital bei der Entwickelung der materiellen Hilfsmittel des Landes in China finden würde.

---

*) Auch in den Vereinigten Staaten hat sich eine »American-Asiatic-Association« gebildet, welche im August d. J. bereits einige sechzig Firmen und Beamte zu Mitgliedern zählte und beabsichtigen soll, gemeinschaftlich mit der englischen China-Association im amerikanischen und englischen Interesse thätig zu sein.

Ueber die Thätigkeit der in 1897 nach Ostasien entsandten Commission gewerblicher Sachverständiger, welche unter Führung des Kaiserlichen Consuls in Canton, Dr. Knappe, in China die hauptsächlichsten Hafenplätze besucht hat, liegt ein allgemeiner Bericht bis jetzt (Mitte August) nicht vor. Die in vier starken Heften veröffentlichten Einzelberichte der Sachverständigen sind lediglich für die vertrauliche Kenntnissnahme derjenigen bestimmt, die sich an der Entsendung der Commission betheiligt haben.

VI.

Handel und Schiffsverkehr mit China unter besonderer Berücksichtigung des deutschen Antheils an demselben.

Der Gesammtwerth des in 1897 in dreissig Häfen und Plätzen (Tabelle I) durch das fremde Seezollamt gegangenen Verkehrs betrug 364329963 Taels*) gegen 94304215 Taels in 1864, als nur dreizehn Häfen dem fremden Handel geöffnet waren. Für 1864 ist keine Angabe vorhanden, welchen Antheil an diesem Verkehr der Continent von Europa, Russland ausgenommen, hatte; aber im Jahre 1873, in dem der Gesammtwerth des Handels 136088486 Taels betrug, war derselbe 7208542 Taels, in 1897, bei dem oben angegebenen Gesammtwerth von 364329963 Taels, 34443925 Taels, d. h. etwas über 9,3 %. Von diesem Betrage kamen auf die Einfuhr 8565807 Taels, auf die Ausfuhr 25878118 Taels. Dass diese Zahlen sehr unvollkommen sind, da sie nur nach Flaggen zusammengestellt werden, ist bekannt, in ihnen fehlen z. B. die Werthe aller derjenigen Waaren, die über England gingen, aber sie sind die besten, die zu beschaffen waren (Tabelle II). Aus den vorhandenen Angaben geht hervor, dass sich für den Continent von Europa Ein- und Ausfuhr in den letzten dreizehn Jahren um ungefähr dreieinhalb Mal vermehrt haben und das Verhältniss zwischen beiden annähernd dasselbe geblieben ist, d. h., dass der Werth der Ausfuhr nach dem Continent ungefähr drei Mal grösser ist als der der Einfuhr aus demselben.

*) Der Tael war in 1897 = Mk. 3,03; in 1891 = Mk. 5.

Die hauptsächlichen Ausfuhrartikel Chinas sind: Seide, Thee, Baumwolle, Häute, Felle, Wolle, Hanf, Borsten, Federn, Haare, Tabak, Strohgeflecht, Binsen-Hüte, Matten. Wie sich aus den anliegenden Tabellen III und IV ergiebt, hat die Quantität der Ausfuhr und mit ihr der Werth derselben recht erheblich zugenommen; nur Thee, rohe Baumwolle und Haare machen davon eine Ausnahme. Was den letzteren Artikel anbetrifft, so ist der Rückgang in der Ausfuhr desselben wohl der Ueberführung des Marktes in 1894 zuzuschreiben; die Ausfuhr findet meistens nach Amerika statt; der Rückgang in der Ausfuhr von Baumwolle wird durch den grösseren Verbrauch im Lande selbst erklärt.

Im Theehandel hat innerhalb der letzten zehn Jahre eine sehr erhebliche Veränderung zu Ungunsten Chinas stattgefunden. Während die Ausfuhr in 1886 noch 2217295 Picul, d. h. 1360377 D.-C., betrug, ist sie in 1897 auf 1532158 Picul, d. h. 912294 D.-C. zurückgegangen. Die Schuld daran trägt einerseits die hohe Inlandbesteuerung, durchschnittlich 100 % des Ausfuhrzolles, die, da der Zoll für alle Qualitäten derselbe ist, 2,5 Taels pro Picul, die billigeren Sorten übermässig vertheuert, während neue Productionscentren namentlich in Assam und Ceylon entstanden sind, von denen die ersteren den englischen Markt fast ganz erobert haben, da der dort erzeugte Thee, wenn auch schlechter und ungesunder als der chinesische, doch ausgiebiger als dieser ist, während der Ceylonthee seines Wohlgeschmackes wegen selbst in Russland zum Mischen mit chinesischem Thee benutzt wird. In dem Maasse, in welchem der Transport nach England zurückgegangen ist, hat derselbe nach Russland zugenommen, ohne indessen den durch den Rückgang der Ausfuhr nach England entstandenen Ausfall decken zu können.

In 1871 gingen 1159176 Picul nach England allein und 156795 nach Russland, davon 14880 Picul über Odessa, in 1897 war das Verhältniss 244480 Picul nach England und 813494 Picul nach Russland, wovon 168759 Picul über Odessa.

Nach einem Bericht des Oesterreichisch-Ungarischen Generalconsulats in Shanghai würde die Ausfuhr von chinesischem

Thee nach England in 1871 90 % der Gesammteinfuhr von Thee dort betragen haben, während in 1896 dieser Antheil auf 12 % zurückgegangen ist. Zu gleicher Zeit war indischer Thee mit 51 % und Ceylonthee mit 37 % an der Einfuhr in England betheiligt.

Die über die Ein- und Ausfuhr von Thee in Bremen, Hamburg und Königsberg veröffentlichten Angaben lassen einen sicheren Schluss auf den Verbrauch von Thee in Deutschland nicht zu.

Sie lauten

für Bremen:

	Einfuhr:		Ausfuhr:	
	D.-C.	Mk.	D.-C.	Mk.
1893	11 565	1 987 143	11 370	2 378 305
1894	17 873	2 701 231	16 563	2 982 078
1895	16 563	2 735 475	15 867	2 986 399
1896	16 088	2 204 745	13 833	2 446 573
1897	17 189	2 380 340	17 122	2 945 443

für Hamburg:

			D.-C.	Mk.
1897	Einfuhr von	China	18 112	2 297 760
»	» »	Britisch-Ostindien	1 906	306 300
»	» »	Niederl.-Ostindien	174	19 950
»	» »	Japan	15	4 170
»	» »	Grossbritannien .	6 272	1 015 660
»	» »	Bremen	1 047	325 530
»	» »	den Niederlanden	888	128 570
»	» »	Russ. Ostseehäfen	405	48 670
»	» »	Triest	137	20 870
»	» »	Frankreich . . .	21	4 110
»	» »	sonst seewärts .	54	8 480
»	» »	landwärts	621	89 420
		zusammen D.-C.	29 652	Mk. 4 269 450
		gegen in 1896 »	28 064	» 4 230 880

	D.-C.	Mk.
Ausfuhr nach Deutsch-Südwest-Afrika	251	42 810
» » Deutsch-West-Afrika .	25	4 410
» » Bremen	481	86 860
» » Hannover	153	24 230
» » der Rheinprovinz . . .	123	22 670
» » Schleswig-Holstein . .	87	14 330
» » Helgoland	9	1 880
» » sonst seewärts	15 390	2 683 150
» per Berlin-Hamburger Bahn .	4 138	595 870
» » Venlo-Hamburger Bahn .	2 332	335 810
» » Lübeck-Hamburger Bahn	1 273	183 310
nach der Ober-Elbe	989	142 420
zusammen D.-C.	25 251	Mk. 4 137 750
gegen in 1896 »	23 785	» 3 986 840

für Königsberg:

	D.-C.
Bestand am 1. Januar 1897	1 542
eingeführt im Eigenhandel	8 270
	9 812
Bestand am 31. December 1897	1 100
mithin ausgeführt und an den Consum abgesetzt	8 712
dazu Thee-Expedition	27 415
zusammen D.-C.	36 127

Mk. 5 780 800

Die Geschichte des Königsberger Theehandels ist ganz besonders lehrreich, indem sie zeigt, wie äussere Einflüsse trotz aller Anstrengungen einer intelligenten und thätigen Kaufmannschaft einen Handelszweig schädigen können. Der Königsberger Theehandel war und ist ein doppelter; einerseits ein Speditionsgeschäft, indem von Russland gekaufte Waare über Königsberg nach dort geht, andererseits, wenn man will, ein Detailgeschäft, indem von dem Königsberger Händler eingeführte Waare in grösseren und kleineren Posten an russische Händler weiter verkauft wird. In der beigefügten Tabelle V sind die im

Speditionsgeschäft eingeführten Quantitäten als solche, die anderen als »loco« bezeichnet. Im Jahre 1862 betrug der Gesammtimport von Thee nach Königsberg 72599 Centner, davon 28500 Centner im Speditionsgeschäft, im Jahre 1880 war die Gesammteinfuhr auf 272340 Centner, davon 168986 in Spedition gestiegen, und in 1897 war die Gesammteinfuhr auf 71370 Centner zurückgegangen, davon 54830 in Spedition; der Rückgang macht sich besonders im Verkauf nach Russland bemerkbar, der von 103354 Centner in 1880 auf 16540 in 1897 fiel. Die Schuld an den Schwankungen des Handels und dem Rückgang desselben tragen in erster Linie die Bemühungen der russischen Regierung, den russischen Theehandel so viel wie möglich von China direct nach Russland zu leiten. Im Jahre 1862 (1. April) wurde die bis dahin nur über Land gestattete Einfuhr von Thee für Russland auch seewärts freigegeben, und damit begann eine scharfe, häufig nicht ganz ehrliche Concurrenz der russischen Thee-Importeure. Die Ertheilung des Monopols für Arbeiten an die russischen Artels (Arbeiter-Associationen) auch in Wirballen und Warschau in 1868 machte sich auch in Königsberg unangenehm fühlbar; die Erhöhung des Einfuhrzolls auf Thee an der europäischen Landgrenze auf $38\,^1/_2$ Kopeken Gold pro Pfund, während derselbe an der asiatischen Landgrenze nur 15 Kopeken, an der Seegrenze 35 Kopeken betrug, musste das Königsberger Geschäft weiter schädigen, das auch unter den billigen Frachtraten der Bahn Odessa-Moskau und unter der directen Einfuhr von London nach Odessa und Reval zu leiden hatte. Auch die Erhöhung des deutschen Zolls von 24 Mk. auf 50 Mk. für 50 kg in 1879 machte sich fühlbar. Die Schwankungen der russischen Valuta erschweren das Geschäft nach dort ausserordentlich, mehr aber noch die fortwährenden Neuerungen an den Zöllen und Zollmanipulationen daselbst; in 1884 wurde die Tara von 22 % auf 20 % bei halben Kisten herabgesetzt, was einer Erhöhung des Zolles um 2 % gleichkommt, während gleichzeitig eine neue beträchtliche Zollerhöhung um 10 Kopeken Gold pro russisches Pfund erfolgte, allerdings gleichzeitig auch eine Zollerhöhung für Kiachta. Während der Zoll

sich bisher in Kiachta auf 6 Goldrubel und an der Westgrenze auf 17 Goldrubel pro Pud (40 europäische Pfund = 16,38 kg) belief, betrug derselbe nunmehr 12 Goldrubel in Kiachta gegen 21 an der Westgrenze. In 1891 erwies sich die Herabsetzung des Preises deutscher Reichsbanknoten bei Zollzahlungen von 308 Goldkopeken für 10 Mk. auf 302 als nachtheilig.

Ganz besonders fühlbar machte sich für das Königsberger Theegeschäft seit 1893 die Erhöhung der deutschen Börsensteuer auf Anschaffungs- und Termingeschäfte über ausländisches Papiergeld. Der Königsberger Theehändler muss den Thee nach Russland einschliesslich des russischen Zolls in russischer Valuta verkaufen; die Kaufsumme erhält er meistens erst nach langen Zwischenräumen, häufig erst zwölf Monate nach Abschluss des Geschäfts, denn die Lieferung erfolgt auch bei grösseren Abschlüssen gewöhnlich in kleineren Posten, wofür die Zahlung meistens erst sechs Monate nach Empfang der einzelnen Posten stattfindet. Der deutsche Verkäufer muss sich aber gegen die Coursschwankungen der russischen Valuta dadurch sichern, dass er den später vom Käufer zu empfangenden Rubelbetrag auf späte Termine verkauft; Termingeschäfte in Rubeln sind aber in Berlin meistens nicht über eine viermonatliche Lieferungszeit hinaus zu machen. Natürlich kann der Verkäufer, da er den Rubelbetrag aus Russland erst viel später erhält, bei Ablauf des Termins nicht liefern, sondern ist gezwungen, vor Verfall durch gleichzeitigen Ankauf per Ultimo des laufenden und Verkauf per Ultimo eines späteren Monats die Lieferung hinauszuschieben. So kommt er in die Lage, für ein und denselben Theeverkauf die Steuerabgabe meistens sechs Mal zu entrichten.

Ganz besonders hart aber erwies sich für Königsberg die Einführung der, früher nur facultativen, obligatorischen russischen Regierungsbanderole. Die Kosten der Banderolen, die Einrichtung der vorgeschriebenen Packräume, der ununterbrochenen Beaufsichtigung durch Zollbeamte sind so hoch, dass den kleinen russischen Händlern, welche hauptsächlich die Kunden der Königsberger Händler oder deren Moskauer Niederlagen waren, die Spesen so vertheuert werden, dass viele es

vorgezogen haben, die Wiederverkäufer der grossen Moskauer Detaillisten zu werden. Auch die Theehändler in den Nachbargouvernements, die bisher in Königsberg kauften, können die Concurrenz mit den russischen grossen Detaillisten nicht mehr aushalten. Ebenso hat sich die Erhöhung der Theefracht von der Grenze bis nach Moskau, die höher ist als die von London über Petersburg nach letzterem Platze und ganz besonders den Zweck verfolgt, die Thee-Einfuhr über Königsberg weiter zu beschränken, als nachtheilig erwiesen, obgleich der steigende Bedarf für Ceylonthee in Russland, für den der bequemste Weg über Königsberg führt, dem dortigen Handel etwas genützt hat.

Ganz besonders zu bedauern ist aber, dass gerade der jetzige, für den Königsberger Theehändler durch das Vorgehen der russischen Regierung so schwierige Zeitpunkt von der deutschen Zollbehörde gewählt worden ist, um die Tara von 23 % auf 19 % des Bruttogewichts herabzusetzen, wobei noch die Matte ebenfalls als Thee verzollt werden kann. Freilich ist der Kaufmann berechtigt, die Nettoverzollung nach Auswiegung des Inhalts der Kisten zu beanspruchen, aber abgesehen davon, dass es in dem Ermessen der Zollbehörde liegt, jede einzelne Kiste einer grösseren Sendung netto auswiegen zu lassen, leiden bessere Theesorten nicht allein erheblich, wenn sie aus ihrer luftdichten Verpackung entfernt werden, sondern jede geöffnete Kiste verliert an Werth, weil damit die Garantie, welche die unverletzte Original-Verpackung bietet, aufhört.

Der Theeconsum in Deutschland hat sich seit der in 1881 erfolgten Gründung der Königsberger Theecompagnie zur Förderung des Theegeschäfts und Theeconsums in Deutschland und der Errichtung einer Agentur in Berlin mit Zweiggeschäften und Verkaufsniederlagen nicht unerheblich gehoben, doch liegen leider keine bestimmten Angaben über die Höhe derselben vor. Jedenfalls dürfte zu erwarten sein, dass derselbe mit der Zeit immer weiter steigen wird, wozu vielleicht beitragen würde, wenn sich die deutschen Thee-Importeure entschlössen, direct in China einzukaufen und von dort nach Deutschland zu ver-

schiffen, wofür in Königsberg auch schon Neigung vorhanden zu sein scheint; bis jetzt hat es freilich der Londoner Markt mit seiner grossen Auswahl und Bequemlichkeit nicht zu einem solchen Entschlusse kommen lassen, der doch im deutschen Interesse liegen dürfte.

Ein Punkt in dem statistischen Bericht des chinesischen Seezollamts für 1897 dürfte auch das Interesse deutscher Rheder und Theehändler in Anspruch nehmen. Es ist dies die Steigerung der Einfuhr von Ziegelthee in England von 6034 Picul in 1896 auf 62741 Picul in 1897. Dieser Thee ist für Central-Sibirien bestimmt; er ging von Hankau nach London und von dort Ende Juni nach der Mündung des Yenisei, von wo er zu Wasser nach Krasnojarsk an die sibirische Eisenbahn gebracht wurde. Die Kosten des Transports auf diesem Wege sollen sich billiger stellen als die auf dem Ueberlandwege, und sollte die kurze Zeit, während welcher das Karische Meer schiffbar ist, sich nicht als ein Hinderniss erweisen, so dürfte die Einfuhr auf diesem Wege wahrscheinlich recht erheblich zunehmen.

Seide. Die Ausfuhr von Seide, die in 1868 57046 Picul betrug, ist auf 217392 Picul in 1897 angewachsen (die höchste Ausfuhr war in 1895 mit 220092 Picul). Sie setzte sich wie folgt zusammen:

	Picul	Taels
Rohseide, weisse	48468	17441827
» gelbe	7610	1773815
» wilde	19046	3059157
Europäisch gesponnen (steam Filature)	41485	18718378
Cocons	20145	835294
Abfall	58350	2633019
Seidene Waare	18438	9674959
Shantung Pongees	1963	419788
Unclassificirte Producte	1887	694923
zusammen	217392 P.	55250660 Tls.

Der bedeutende Einfluss der nach fremder Art eingerichteten Filaturen lässt sich daraus ermessen, dass der Antheil der in denselben gesponnenen Seide von 27041 Picul bei 88409 Picul in 1896 auf 41485 Picul von 116609 Picul gestiegen ist.

Spinnereien nach fremdem Muster befinden sich in Shanghai, Canton und Suchau (für wilde Seide eine in Tschifu), theils in fremdem, theils in chinesischem Besitz, unter den letzteren wohl die bedeutendste, Kichong, mit 1040 Bassins. Die erste Spinnerei nach europäischem Muster, die sich erhalten hat, stammt aus dem Jahre 1880; eine zehn Jahre früher eingerichtete war an der Schwierigkeit der Beschaffung der Cocons eingegangen.

Die directe Rohseideneinfuhr aus China betrug:

in 1880 . . .	34	D.-C.	in 1889 . . .	20	D.-C.
» 1881 . . .	—	»	» 1890 . . .	9	»
» 1882 . . .	1	»	» 1891 . . .	15	»
» 1883 . . .	3	»	» 1892 . . .	161	»
» 1884 . . .	6	»	» 1893 . . .	51	»
» 1885 . . .	—	»	» 1894 . . .	52	»
» 1886 . . .	3	»	» 1895 . . .	274	»
» 1887 . . .	18	»	» 1896 . . .	161	»
» 1888 . . .	6	»	» 1897 . . .	86	»

Diese Angaben des Kaiserlichen Statistischen Amtes in Berlin werden als zuverlässig angesehen, dagegen wird von competenter Seite der dafür angegebene Werth von 3250 Mk. per Doppelcentner als zu hoch bezeichnet, da derselbe für den Durchschnitt der Werthe der Seide aller Länder angenommen ist; der Werth der Einfuhr aus China, etwa zur Hälfte reale, zur anderen Hälfte Tussah-Grège, stellt sich aber nur auf etwa 1600 Mk. per D.-C. Die Einfuhr von 1896 hatte daher für 161 D.-C. statt des angegebenen Werthes von 523 000 Mk. nur einen solchen von 257600 Mk. Ausser dieser statistisch nachweisbaren Einfuhr bezieht Deutschland wohl noch annähernd ebenso viel aus Frankreich, Italien und der Schweiz, welche für deutsche Rechnung aus China dorthin gesandt wird und von dort gezwirnt nach Deutschland zurückkehrt, in der Statistik aber als Einfuhr aus den Ländern, aus denen sie zu uns kommt, aufgeführt wird.

Die einfache Grège-Seide, wie sie aus China exportirt wird, findet ihren Weg meistens in die süddeutschen Nähseiden-Fabriken; die China-, Canton- und Tussah-Organsin und Trame werden in Deutschland bei der Fabrikation von Seidenstoffen

und Seidenbändern aller Art, Sammeten und Sammetbändern, Möbelstoffen und Posamenterien verwendet.

Die verbrauchten Quantitäten chinesischer Seide sind nicht genau zu constatiren, weil in der Reichsstatistik des Imports nach Deutschland die chinesischen Sorten nicht allein verzeichnet, sondern in dem Gesammtquantum Rohseide enthalten sind. Sie werden von Herrn Paul Just in Zittau auf ca. 1600 D.-C. Tussah-Trame und Organsin, 1100 D.-C. China-Trame und 900 D.-C. China-Organsin, d. h. $12^1/_2\,^0/_0$ des Gesammtverbrauchs geschätzt.

Durch die Elberfelder und Crefelder Seiden-Trocknungsanstalt gingen an chinesischer Seide:

	Elberfeld		Crefeld	
		kg		kg
in	1887	53 953	1886/87*)	57 238
	1888	43 563	1887/88	45 640
	1889	54 364	1888/89	57 308
	1890	51 540	1889/90	64 508
	1891	44 932	1890/91	53 688
	1892	64 543	1891/92	46 664
	1893	67 661	1892/93	86 497
	1894	62 790	1893/94	77 742
	1895	69 721	1894/95	135 526
	1896	54 553	1895/96	121 596
	1897	64 801	1896/97	111 794

also zusammen 176 595 kg oder 1765 D.-C.

Der Antheil der asiatischen**) Seide hat in den letzten zehn Jahren in Crefeld und Lyon in Procenten von der Gesammtsumme betragen:

	1887/88	1888/89	1889/90	1890/91	1891/92	1892/93
Crefeld	14,9	16,0	20,9	18,5	16,5	24,2
Lyon	51,6	48,0	57,9	55,8	58,1	63,6

	1893/94	1894/95	1895/96	1896/97
Crefeld	25,5	29,9	34,6	35,0
Lyon	63,9	63,8	67,2	65,1

*) D. h. vom 1. October des ersten bis 30. September des nächsten Jahres.

**) Japan mit einbegriffen.

d. h. während das Verhältniss der asiatischen Seide zu der Gesammtsumme in Crefeld von einem Siebentel auf über ein Drittel gestiegen ist, ist dasselbe in Lyon, wo es von Anfang an über die Hälfte betrug, nur um 13,5 % hinaufgegangen.

Nach der Hamburger Statistik sind dort in 1897

rohe Seide . . .	47 D.-C.	für	24 000 Mk.
gezwirnte Seide .	310 kg	»	11 700 »
Seidenabfall . . .	1182 D.-C.	»	126 050 »
Seidenwaaren . .	26 »	»	50 820 »

eingeführt worden, was allerdings mit der an einer anderen Stelle enthaltenen Angabe, dass in 1897 4990 kg Seide im Werthe von 35 700 Mk. auf dem Seewege eingeführt worden seien (in 1896 1010 kg), im Gewicht nicht ganz genau stimmt.

Die Ansichten darüber, ob die directe Einfuhr von Rohseide aus China zunehmen würde resp. eine Steigerung derselben angänglich sei, gehen auseinander. Von competenter Seite wird angenommen, dass, so lange alle Rohseiden zollfrei eingehen, und es sei zu wünschen, dass dies immer der Fall sein möge, sich an den bisherigen Verhältnissen nichts ändern werde, da in Berlin und Leipzig angestellte Versuche hinreichend ergeben hätten, dass Rohseidenzwirnereien in Deutschland der gesammten Verhältnisse wegen nicht gegen Italien, Frankreich und die Schweiz concurriren könnten. Von Seiten eines Mitgliedes der nach Ostasien entsandten Commission gewerblicher Sachverständiger ist dagegen in Betreff des directen Bezuges von Rohseide aus China eine entgegengesetzte Ansicht ausgesprochen worden.

Eine Frage, die auch im Reichstage zur Sprache gekommen, ist die der chinesischen weissen Pongees, d. h. Handgespinnste aus Maulbeerspinnerseide. Dieselben müssen nach dem deutschen Zolltarif 800 Mk. pro D.-C. Zoll entrichten, während z. B. französische Seiden nur 600 Mk. zu zahlen haben. Der Unterschied zu Ungunsten chinesischer Seiden wird darauf zurückgeführt, dass Deutschland mit China keinen Reciprocitätsvertrag habe, eine etwas eigenthümliche Auffassung einem Lande gegenüber, das unsere Fabrikate mit einem festen Zoll nominell auf der Basis von 5 % vom Werth, in Wirklichkeit aber nur

von 3—4 % vom Werth belegt. Die Weisheit der maassgebenden Persönlichkeiten hat so Mittel und Wege gefunden, unsere Industrie ohne besonderen Gewinn für die Zolleinnahmen recht erheblich zu schädigen. In Frankreich bezahlen diese Pongees keinen Zoll; bei der Annahme, dass 1 kg in China 35 Mk. kostet, 0,56 Mk. Ausfuhrzoll in China entrichtet und mit $2^1/_2$ % vom Werth 0,89 Mk. Fracht zu tragen hat, stellt sich bei einem Einfuhrzoll von 8 Mk. in Deutschland das Kilo dort auf 44,45 Mk. gegen 36,45 Mk. in Frankreich, d. h. in Frankreich stellt sich jedes Kilo 8 Mk., jedes Meter 0,19 Mk. billiger als in Deutschland. Die Waare wird in Frankreich ausgekocht, wobei sie 5—20 % und mehr an Gewicht verliert, gefärbt und bedruckt und mit einem Zoll von 600 Mk. pro D.-C. bei uns eingeführt. Rechnet man als das Durchschnittsgewicht, welches die Waare beim Auskochen verliert, 12 %, so kostet, wenn die Waare in Deutschland aus China bezogen wird, jeder Meter 1,06 Mk., wenn über Frankreich $0,99^1/_2$ Mk. — Bei einem Verlust von 12 % stellt sich aber der Zollsatz über Frankreich auf 528 Mk. für das, was bei uns als Doppelcentner verzollt werden müsste, d. h. der Fiskus verliert 72 Mk., die er erhalten würde, wenn der Zoll für Seiden aus China nicht höher wäre, als auf solche aus Frankreich und die directe Einfuhr aus ersterem Lande gestattete. Des Schadens, den unsere Industrie durch diese Zollgesetzgebung erleidet, ist dabei noch gar nicht gedacht worden.

Besondere Aufmerksamkeit sollte seitens der deutschen Seidenindustrie der Anfertigung von ganz- und halbseidenen Bändern, zum Besatz von Kleidern, zugewendet werden. Dieselben bilden den bedeutendsten Theil der Einfuhr von Seidenwaaren nach China (in 1897 302 594 Taels gegen 273 340 Taels in 1896 für seidene und baumwollene Bänder), der Bedarf wird jetzt ganz aus Frankreich (St. Etienne), der Schweiz (Basel und Zürich) und Belgien gedeckt. Schon in 1892 war eine grössere Sammlung von Proben solcher Bänder durch die Gesandtschaft in Peking nach Berlin gesandt worden, unter den von der Commission gewerblicher Sachverständiger ausgestellten Sachen nehmen solche Proben von derartigen Bändern

ebenfalls einen erheblichen Platz ein, es wäre also erwünscht, dass unsere Industrie der Frage nunmehr auch praktisch näher träte.

Was die anderen für Deutschland am meisten in Frage kommenden chinesischen Exportartikel anbetrifft, so ergeben sich dieselben am besten aus der Zusammenstellung der hauptsächlichsten aus China in Hamburg eingeführten Waaren (Tabelle VI), von denen die nachstehend aufgeführten vielleicht noch eine besondere Erwähnung verdienen.

Cassiaöl, Cassia lignea, Sternanis, Galläpfel, Ingwer, Stuhlrohr, Stöcke, Matten, Zündwaaren, Bettfedern, Schmuckfedern, Holzöl stammen aus Canton und Swatau und werden über Hongkong ausgeführt, wohin auch Kampher, roh und raffinirt, aus Formosa geht. Seide, Seidenwaaren und Seidenabfälle kommen aus Canton und Shanghai; Häute und Büffelhörner aus Hankau; Strohgeflecht aus Tschifu und Tientsin; Borsten, Pelzfelle, fertiges Pelzwerk ebenfalls aus Tientsin; Schaf- und Ziegenfelle von dort und aus Hankau; Tabak über Shanghai. Eigelb stammt aus von Deutschen in Wuhu und Kiukiang errichteten Fabriken zur Gewinnung von Eiweiss.

Die Ausfuhrartikel, die als Stapelartikel bezeichnet werden können, gehen zum grössten Theil nach England und den Vereinigten Staaten, zum kleinsten nach Deutschland.

Einfuhr. Die Handelsbilanz, deren Theorie die Chinesen seit vielen Jahrhunderten v. Chr. kennen, hat sich im Laufe der letzten zwanzig Jahre sehr zu Ungunsten Chinas verändert. Während in den sechziger Jahren und in der ersten Hälfte der siebziger Jahre der Werth der Ausfuhr vielfach dem der Einfuhr gleich war und denselben sogar manchmal überstieg, so dass thatsächlich der Werth des eingeführten Opiums in 1875 $27^1/_2$ Millionen Taels war, ohne weitere $6^1/_2$ Millionen zu rechnen, die von Hongkong in Dschunken eingeführt wurden, welcher die Handelsbilanz zu Ungunsten Chinas veränderte, würde heute der Werth des eingeführten Opiums, beinahe 28 Millionen Taels, dazu nicht mehr ausreichen, da eine Einfuhr im Werthe von 202 828 625 Taels einer Ausfuhr von 163 501 338 Taels gegenübersteht. Das Charakteristische

der Entwickelung des chinesischen Einfuhrhandels ist, dass, während der Werth des eingeführten Opiums sich seit einem Jahrzehnt ungefähr gleichgeblieben ist und von den sonstigen Stapelartikeln Wollenwaaren im Allgemeinen einen Rückgang, Metalle nur eine mässige Steigerung, baumwollene Waaren dagegen eine erhebliche Zunahme zeigen, der Werth des Verkehrs in dem, was in den Handelsberichten als »verschiedene Waaren«, »Sundries«, aufgeführt wird, sich in derselben Zeit verdoppelt hat, d. h. von 42 466 769 Taels in 1890 auf 82 875 727 Taels gestiegen ist und weit über ein Drittel des Werthes des ganzen Einfuhrhandels ausmacht; eine Thatsache, die für uns ihre ganz besondere Bedeutung hat, da der deutsche Import sich wesentlich in diesen Artikeln bewegt.

Tabelle VII enthält die Einzelheiten über die Einfuhr von baumwollenen und wollenen Waaren und Metallen in 1897, deren Werth 1 717 724 Taels weniger als in 1896 betrug. Wenn der Gesammtwerth der Einfuhr in 1897, trotzdem auch der Werth des eingeführten Opiums in dem Jahre um 750 536 Taels hinter dem des Vorjahres zurückgeblieben war, dennoch 239 631 Taels mehr als in 1896 betrug, 202 828 625 Taels gegen 202 589 994, so ist das der Zunahme im Werth der Einfuhr »verschiedener Waaren« zuzuschreiben.

An dem Hauptstapelartikel der Einfuhr, baumwollene Waare, haben wir kaum ein Interesse, da nach allen Berichten Deutschland an demselben nicht allein wenig betheiligt ist, sondern für absehbare Zeit auch als sich nicht zu betheiligen im Stande angesehen wird. In Strumpfwaaren aus Sachsen und Handschuhen aus Thüringen macht Japan der deutschen Industrie erfolgreiche Concurrenz, in Unterjacken hat es die deutsche Waare fast ganz verdrängt; kleine Posten von baumwollenen Bettdecken und Waffeldecken kommen noch aus Deutschland.

Der Behauptung gegenüber, dass Deutschland in Baumwollenwaaren in China nicht concurrenzfähig sei, lohnt es vielleicht der Mühe, festzustellen, was die Vereinigten Staaten gerade in diesem Zweige des Handels geleistet haben.

In 1890 wurden in China eingeführt:

Englische Drills . . .	231 437	Stück	376 857	Taels
Amerikanische Drills . .	597 903	»	1 377 656	»
Englische Jeans . . .	195 313	»	250 154	»
Amerikanische Jeans . .	38 090	»	62 540	»
Englische Sheetings . .	744 079	»	1 450 493	»
Amerikanische Sheetings	1 201 791	»	2 812 331	»

und in 1897:

Englische Drills . . .	76 202	»	205 991	»
Amerikanische Drills . .	1 531 647	»	4 469 992	»
Englische Jeans . . .	183 451	»	411 527	»
Amerikanische Jeans . .	68 076	»	157 419	»
Englische Sheetings . .	389 569	»	1 051 928	»
Amerikanische Sheetings	2 418 971	»	6 800 141	»

Die Zahlen sind um so bezeichnender, als sich aus ihnen ergiebt, dass die Preise für amerikanische Waare nicht billiger sind als für englische, sondern im Gegentheil eher theurer. Auch die Behauptung, welche wiederholt in englischen Consulats-Berichten Ausdruck gefunden hat, dass die amerikanischen Fabrikanten durch die Schutzzölle so viel im eigenen Lande verdienten, dass sie, was sich dort als unverkäuflich erwiese, zu Schleuderpreisen auf den chinesischen Markt werfen könnten, ist in dem Sinne und Umfange nicht zutreffend. Für manche Artikel, namentlich Fancywaaren, ist es unzweifelhaft richtig, aber gerade die vorangeführten Baumwollenwaaren werden für den chinesischen Markt gearbeitet und haben sich denselben durch ihre vorzügliche, den englischen weit überlegene Qualität zu erobern gewusst. Sollte Aehnliches nicht auch wenigstens in einzelnen Zweigen für die deutsche Baumwollen-Industrie möglich sein?

An dem verhältnissmässig wenig bedeutenden Import von Wollenwaaren — derselbe ist von 6 779 017 Taels in 1886 auf 4 838 105 Taels in 1897 zurückgegangen — ist Deutschland mehr betheiligt; Russian und Medium-Cloth und Spanish Stripes werden von Sommerfeld, Flanelle aus sächsischen Fabriken, Broadcloth und Fantasiewaaren aus der Mark und Berlin eingeführt.

Bei der Einfuhr von Metallen, die von 1460089 Taels in 1867 auf 4354799 Taels in 1877, 5640002 Taels in 1887 und 8146608 Taels in 1897 heraufgegangen ist, ist Deutschland im Wesentlichen mit Eisendraht und eisernen Nägeln, Puddelstahl und weichem Stahl, in dem ihm in der letzten Zeit Schottland Concurrenz macht, Kupfer und Messingwaaren, weissem Silber, gelbem Metall, Zink und Quecksilber betheiligt. Unter den »Sundries« nehmen, soweit Deutschland in Betracht kommt, Anilin-Farben, die in 1897 im Werthe von 1469789 Taels eingeführt wurden, den ersten Platz ein. Von Nähnadeln, die meistens aus Deutschland stammen, sind in 1897 3072801 Mille zum Werthe von 654095 Taels eingeführt worden. Auch an der Einfuhr von Knöpfen, in 1867 840443 Gross im Werthe von 390677 Taels, ist Deutschland, was die besseren, Fancy-, Fantasie-Sorten anbetrifft, stark betheiligt; für die gewöhnliche Waare hat sich Japan ganz des Marktes bemächtigt. Ebenso hat Deutschland einen grossen Antheil an der in 1867 677547 Taels betragen habenden Einfuhr von Wein, Bier und Spirituosen; der stetig steigende Werth der Einfuhr dieser Artikel weist darauf hin, dass auch in Zukunft in denselben ein gutes Geschäft zu machen sein wird. In Schwefelhölzern hat Japan den chinesischen Markt fast ganz monopolisirt; 8974168 Gross japanischen Fabrikates im Werthe von 1832556 Taels wurden in 1897 gegen 279660 Gross (218669 Taels) fremden Fabrikats nach China importirt. Die Einfuhr von Lampen und Lampentheilen, die in 1897 einen Werth von 306727 Taels repräsentirte, erfolgt, was bessere Waare anbetrifft, grösstentheils aus Deutschland, billigere Sorten kommen aus Japan. In Taschen- und Wanduhren (128700 Stück für 334874 Taels), zu denen noch eine grössere Anzahl an Ort und Stelle aus importirten Theilen zusammengesetzter Uhren kommt, wird in Betreff der ersteren das deutsche Fabrikat durch das billigere amerikanische verdrängt. An der Einfuhr von 116710 Stück europäischen Schirmen (133475 Taels) gegen 614270 Stück japanische (131829 Taels) hat Deutschland ebenfalls einen Antheil; ebenso an der Einfuhr von Cigarren und Cigaretten (514406 Taels) und Kleidungsstücken und Hüten (364606 Taels), Glaswaaren

(331 645 Taels) und Fensterglas (138 553 Kisten für 466 017 Taels), Maschinen (2 716 737 Taels), Lama braids (286 216 Taels), Seife (302 594 Taels), Parfümerien (64 008 Taels), Schreibmaterialien (203 125 Taels), Möbel, gebogene (in Shanghai 29 401 Taels), Leder (698 198 Taels), Morphium (136 339 Taels), Zucker (10 226 073 Taels), aber in keinem dieser Artikel in einer Weise, dass seine Betheiligung nicht noch eine bedeutend höhere sein sollte und könnte.

Tabellen VIII und IX zeigen die Entwickelung des Handels in den Stapelartikeln und einigen der hauptsächlichsten anderen Artikel, unter die auch Kohle mit aufgenommen worden ist, um zu zeigen, welches Feld sich dem Bergbau in China schon nach dieser Richtung hin bietet. Tabelle X giebt die in 1897 aus Hamburg nach China ausgeführten hauptsächlichsten Waaren nach Mengen und Werth.

An dem Geschäft mit und in China, Hongkong nicht einbegriffen, waren betheiligt:

in	1875	343	fremde	Firmen,	darunter	52 deutsche,
»	1891	547	»	»	»	82 »
»	1897	636	»	»	»	104 »

während die Zahl der sich in China aufhaltenden Fremden in denselben Jahren betrug:

in	1875	3579,	darunter	367	Deutsche,
»	1891	9067,	»	667	»
»	1897	11667,	»	950	»

Die deutsche Rhederei ist an der Schifffahrt von und nach China und an der Küstenschifffahrt dort nicht in dem Maasse betheiligt, wie sie es sein sollte und müsste, sie ist vielmehr im Laufe der Jahre immer weiter zurückgegangen. Während in 1864 die Betheiligung deutscher Schiffe an 18 220 Fahrten mit 6 671 913 Tonnen Gehalt der bei denselben verwendeten Schiffe, 2255 Fahrten und 608 261 Tonnen betrug, d. h. 12,37 % der ersteren und 9,12 % der letzteren (in 1867 sogar 15,31 % der ersteren und 9,73 % der letzteren), ist die Zahl der Fahrten in 1897 1858 von 44 500 (d. h. 4,18 %) und die der Tonnen 1 658 094 von 33 752 362 (d. h. 4,91 %) gewesen, ein Ergebniss, auf das wir nicht stolz zu sein brauchen,

denn während die Zahl der Fahrten heute um beinahe 150 % höher ist als in 1864, ist die der deutschen Betheiligung an derselben um 17 % zurückgegangen, während bei einer Zunahme des gesammten Tonnengehalts in derselben Zeit um mehr als das Fünffache das Tonnengehalt der deutschen Schiffe sich nur um etwas weniger als zweieinhalbmal vermehrt hat.

Dabei kann Niemand behaupten, dass nicht Raum genug für eine weitere Entwickelung der deutschen Schifffahrt gewesen wäre. Während im Jahre 1882 auf eine Gesammtzahl von 24 729 Fahrten mit 17 388 852 Tonnen 1864 unter deutscher Flagge mit 882 856 Tonnen, 270 unter dänischer mit 126 003 Tonnen und 124 unter schwedisch-norwegischer mit 70 245 Tonnen kamen, waren diese Verhältnisse in 1897 bei einer Gesammtzahl von 44 500 Fahrten mit 33 752 362 Tonnen 1858 Fahrten unter deutscher Flagge mit 1 658 094 Tonnen, 276 Fahrten unter dänischer Flagge mit 142 932 Tonnen und 729 Fahrten unter schwedisch-norwegischer Flagge mit 619 742 Tonnen. Es ist also klar, dass Schiffen unter anderer Flagge, die mit Bezug auf Heimathshäfen und alle anderen Verhältnisse nicht günstiger gestellt waren als die deutschen, ein Theil des Verkehrs zugefallen ist, der mindestens ebenso gut von der deutschen Flagge hätte gewonnen werden können.

Für die directen Beziehungen zwischen China und Deutschland wird die Einrichtung der vierzehntägigen subventionirten Linie eine erhebliche Steigerung des Verkehrs herbeiführen; es ist aber, wie schon gezeigt, neben dieser Linie und namentlich bei der Küstenfahrt noch Platz für manches andere deutsche Schiff. Namentlich bei der letzteren wird aber nicht zu vergessen sein, dass Gesellschaften stärker als einzelne Rheder sind, und dass es sich empfehlen dürfte, nach dieser Richtung hin dem Beispiel der Engländer zu folgen, die in der Gründung capitalkräftiger Gesellschaften das Mittel gesehen haben, an einzelnen Plätzen, an denen die deutsche Flagge sonst vielfach vertreten war, den Schiffsverkehr fast ganz an sich zu reissen resp. mit der chinesischen Gesellschaft, China Merchants Co., zu theilen. Dies ist namentlich auf dem Yangtsze der Fall gewesen, wo auch noch Platz für deutsche Schiffe wäre, vorausgesetzt,

dass die Leitung eines solchen Unternehmens einer wohlangesehenen deutschen Firma in China anvertraut würde.

Auch bei der Segelschifffahrt würde eine stärkere Betheiligung der deutschen Flagge möglich sein, da die Segelschifffahrt überhaupt zunimmt. In 1892 sind neben 28 974 Fahrten von Dampfern mit 28 410 156 Tonnen 2667 Fahrten von Segelschiffen fremder Bauart mit 777 752 Tonnen aufgeführt, in 1897 war das Verhältniss 34 556 Fahrten von Dampfern mit 32 519 729 Tonnen und 3751 Fahrten von Segelschiffen mit 956 182 Tonnen.

In 1897 war der Antheil der deutschen Schiffe an Verkehr und Handel mit und in China:

an der Gesammtzahl der Fahrten	4,18 %,
am Gesammt-Tonnengehalt	4,91 »
an dem Handel mit dem Auslande (Hongkong eingeschlossen)	10,49 »
am Küstenhandel	2,08 »
am Gesammthandel	5,47 »

d. h. es fanden statt in 1897 von deutschen Schiffen:

Einklarirungen vom Auslande: 478 mit 434 498 Tonnen und einem Werth von 26 120 449 Taels der Ladungen bei einer Gesammtzahl der Einklarirungen von 5281 mit 4 799 647 Tonnen und einem Ladungswerth von 212 234 994 Taels.

Ausklarirungen nach dem Auslande: 505 mit 453 115 Tonnen und einem Ladungswerth von 14 284 742 Taels bei einer Gesammtzahl der Ausklarirungen von 5325 mit 4 800 455 Tonnen und einem Ladungswerth von 172 907 727 Taels.

Ein- und Ausklarirungen im Küstenhandel: 869 von deutschen Schiffen mit 770 085 Tonnen und einem Ladungswerth von 11 868 111 Taels bei einer Gesammtzahl der Ein- und Ausklarirungen von 33 894 mit 24 152 261 Tonnen und einem Ladungswerth von 571 320 520 Taels.

Der von deutschen Kaufleuten und Schiffen entrichtete Antheil an Ein- und Ausfuhrzoll, Küstenhandelzoll, Transit-(Inland-)zoll, Opiumlikin und Tonnengeld betrug in 1897:

Einfuhrzoll	920 258	Taels	von	7 026 771	Taels,
Ausfuhrzoll	297 077	»	»	3 247 529	»
Küstenhandelzoll . . .	217 669	»	»	7 249 965	»
Transit-(Inland-)zoll: .	16 018	»	»	690 872	»
Opiumlikin	572 634	»	»	3 947 607	»
Tonnengeld	48 883	»	»	579 360	»
zusammen:	2 072 528	Taels	von	22 722 104	Taels.

Die in 1897 erzielte Zolleinnahme ist die höchste, wenn man die Jahre 1888 und 1891 ausnimmt, bei denen aber noch die Einnahmen der beiden formosanischen, seitdem an Japan abgetretenen Häfen Tamsui und Tainan mitgerechnet wurden, die z. B. in 1891 1 111 570 Taels betrugen.

Die Einnahmen des fremden Seezollamts, in denen bekanntlich die hauptsächlichste Sicherheit für die auswärtigen Anleihen Chinas besteht, waren

in 1866:	8 781 875	Taels.
in 1875:	11 968 109	»
in 1885:	14 472 765	»
in 1895:	21 385 389	»
in 1896:	22 579 366	»
in 1897:	22 742 104	»

Angaben über die Schifffahrt und Handelsverhältnisse mit und in China würden nicht vollständig sein, wenn sie nicht auch die von Hongkong mit einschlössen. Für uns Deutsche dürften diese letzteren, wie alles, was die Colonie angeht, von ganz besonderem Interesse sein, da sie zeigen, was bei verständiger Behandlung aus einem von der Natur nicht übermässig günstig behandelten Platze gemacht werden kann. Hongkong war, als die Engländer am 26. Januar 1841 von ihm Besitz ergriffen, ein kahler, im Gebiet der Taifuhne gelegener Felsen mit einer schwachen Bevölkerung von Fischern und Ackerbauern; am 14. Juni fand schon der erste Verkauf von Land statt, der Bau von Häusern begann unmittelbar

darauf, und am Ende des Jahres hatte die neue Stadt eine Bevölkerung von ungefähr 15000 Seelen. Aber der durch die Anlage von Strassen und Gebäuden aufgewühlte Boden verbreitete tödtliche Malaria, und in 1844 wurde die Frage, ob die Insel wegen ihrer Ungesundheit nicht verlassen werden solle, ernsthaft erörtert; das 98. englische Regiment hatte in einundzwanzig Monaten 257 Todte, und die Artillerie innerhalb von zwei Jahren 51 Mann von einer Gesammtstärke von 135 verloren, was einer jährlichen Sterblichkeit von 185 von 1000 entspricht. Glücklicher Weise drang die Ansicht derjenigen durch, die auf der Festhaltung Hongkongs bestanden; die Colonie hat heute (1895) 253514 Einwohner, ihr Gesundheitszustand unterscheidet sich nicht wesentlich von dem grosser Plätze in Europa, und nach der Schiffsbewegung ist Hongkong der sechste Seehafen der Welt.

Im Jahre 1897 betrug der Tonnengehalt der in Hongkong ein- und ausgegangenen Schiffe 15938174 Tonnen (gegen 16515953 Tonnen in 1896), von denen 21,2 % auf die Flussschifffahrt, d. h. die Verbindung mit Canton und Macao und 23,9 % auf die in der Küstenschifffahrt beschäftigten chinesischen Dschunken entfallen. Der Antheil der englischen Flagge an dem Gesammtverkehr betrug 51,9 % oder 8268766 Tonnen (d. h. 489528 Tonnen weniger als in 1896); von der unter fremder Flagge befindlichen 3441298 Tonnen (280731 mehr als in 1896) war der deutsche Antheil 1637571 Tonnen (41000 Tonnen weniger als im Vorjahr). An Kohlen sind in Hongkong in 1897 von Dampfern für eigenen Gebrauch 446000 Tonnen eingenommen worden.

Die Betheiligung von deutschen Schiffen an der Schifffahrt von und nach Hongkong war in 1895 nach dem letzten im Deutschen Handels-Archiv über dieselbe veröffentlichten Bericht 638 Einklarirungen mit 744811 Tonnen für eine Gesammtzahl von 4546 Einklarirungen mit 5772298 Tonnen. Angekommen waren in dieser Zeit

aus dem Deutschen Reiche 39 Schiffe mit 104017 Reg.-Tons. (nach deutschem Abzugsverfahren).
» China . . . . . 274 » » 321080 »

aus Franz. Hinterindien .	153	Schiffe mit	163 029	Reg.-Tons,
» Hainan	28	» »	19 338	»
» Japan	57	» »	106 842	»
» Siam	35	» »	39 570	»

Die Einnahmen der Colonie sind von $ 148 800 in 1847 auf $ 288 000 in 1857, $ 1 000 500 in 1877 und $ 2 486 000 in 1895 gestiegen. Sie setzen sich im Wesentlichen aus einer Stempelsteuer, Abgaben von bestimmten Gewerbebetrieben (Licenzen für Opium, Kleinverkauf von Spirituosen, Leihämtern), Gebäudesteuer (auf den Jahresbruttowerth des Hauseigenthums) und Grundsteuer zusammen. Was die letztere anbetrifft, so wird für das auf öffentlichen Versteigerungen verkaufte Land (d. h. nur das Nutzungsrecht desselben wird für eine Reihe von Jahren, 75—99, versteigert) ein Aufgeld und jährlich eine Miethe bezahlt; durch das Aufgeld waren in der Zeit von 1851—1889 rund $ 1 765 000 eingenommen worden, während die Einnahme aus der Grundmiethe z. B. in 1889 $ 167 200 betrug.

VII.

Was von deutscher Seite zu geschehen hat.

Der von der chinesischen Regierung schon bei dem Besuch Li-hung-chang's in Europa in 1896 angeregte Wunsch einer Revision des Zolltarifs zu Gunsten Chinas und die in Folge dessen nunmehr erfolgte Ankündigung einer in 1899 stattzufindenden Revision des englisch-chinesischen Vertrages machen es nothwendig, neben den unsere Industrie und unseren Handel in seinen Beziehungen zu China interessirenden Fragen auch die Punkte in Erwägung zu ziehen, welche bei einer solchen Vertragsrevision, die, wenn sie überhaupt ein praktisches Ergebniss haben soll, eine allgemeine, alle mit China abgeschlossenen Handels- und Schifffahrtsverträge umfassende sein muss, im Interesse Chinas wie des fremden Handels zur Erörterung kommen müssen.

Dass China ein Recht auf die Erhöhung der Positionen des bis jetzt gültigen Zolltarifs hat, der im Wesentlichen aus dem Jahre 1858 stammt, kann keinem Zweifel unterliegen. Der Tarif ist damals soweit als möglich auf der Grundlage von 5 % vom Werth in Silber festgestellt worden; der Fall im Silberpreise und die gleichzeitige Vertheuerung einer ganzen Anzahl von Waaren sind die Ursache, dass die Zollsätze heute zum grossen Theil nur noch 3—4 % vom Werth und vielfach selbst erheblich weniger darstellen. Es liegt ferner im Interesse des Auslandes, die Zolleinnahmen Chinas zu erhöhen, um damit einerseits die Garantie, welche dieselben für die Verzinsung und Rückzahlung der äusseren chinesischen Schuld bieten, zu vermehren und andererseits die Kaufkraft der chinesischen

Regierung zu verstärken, die, was die Reorganisation der Armee und Flotte, sowie die Entwickelung der einheimischen Industrie und des Verkehrswesens anbetrifft, auf Ankäufe im Auslande angewiesen ist. Es würde ausserdem ein grober politischer Fehler sein, China versagen zu wollen, was man Japan in weit höherem Maasse — hat dasselbe doch einige Zollsätze bis auf 40 % vom Werth erhöht — zugestanden hat. Auch die in China ansässigen Kaufleute erklären sich mit der Erhöhung der Zollsätze einverstanden, knüpfen daran aber verschiedene Bedingungen, die auf ihren Werth zu prüfen die Aufgabe der fremden Regierungen sein wird. Die Forderung, den Salz- und Getreidehandel freizugeben, von denen der erstere ein Regierungsmonopol ist, der letztere im Fall einer vorhandenen oder drohenden Theuerung verboten werden kann, hat für uns kaum ein Interesse; von der Einfuhr von Salz würde neben dem einzelnen Kaufmann Indien Vortheile ziehen, von der Freigebung des Getreidehandels Kaufmann und Rheder, ohne dass davon die grossen Fragen der Ausdehnung und Erweiterung des Handels wesentlich berührt werden würden. Die Freigebung des Verkehrs mit Dampfschiffen auf den Binnengewässern ist bereits theilweise zugestanden worden, die Erlaubniss zur Niederlassung im ganzen Reiche für Fremde muss an der Frage der exterritorialen Gerichtsbarkeit derselben scheitern; der Wunsch einer besseren, wie der gebräuchliche Ausdruck lautet, gemischten Gerichtsbarkeit, in Fällen, in denen ein Chinese Beklagter ist, scheint berechtigt, wird aber wegen der bestehenden chinesischen, sehr ausführlichen Vorschriften über das Verfahren in Klage- und Strafsachen auf grosse Schwierigkeiten stossen, währenddem der Ausdehnung der Gewalt der fremden Municipalitäten auf die Häfen und die Zugänge zu denselben die chinesische Oberhoheit entgegensteht, an der in dieser Form zu rütteln wohl Niemand ein Interesse hat. Es bleibt somit als wesentlichste im Zusammenhang mit der Revision der Handelsverträge und des Zolltarifs zu regelnde Frage die der Inlandbesteuerung von fremden Waaren wie von chinesischen zum Export nach einem der geöffneten Häfen gebrachten Produkten übrig. Es sind dies Fragen, welche die

fremden Vertreter, consularische wie diplomatische, seit Jahrzehnten beschäftigt haben und die trotz der sich aus den Verhältnissen ergebenden Schwierigkeiten längst geregelt sein würden, wenn man ernstlich an sie herangegangen wäre, namentlich, wenn dies von englischer Seite aus geschehen wäre.

Die Frage an und für sich ist eine sehr einfache. In Artikel 24 des deutsch-chinesischen Vertrages von 1861, der mit den in von anderen Mächten in 1858 abgeschlossenen Verträgen enthaltenen Bestimmungen übereinstimmt, heisst es: Waaren, von denen in einem chinesischen Hafen die tarifmässigen Zölle entrichtet worden sind, sollen in das Innere des Landes transportirt werden können, ohne irgend einer anderen Abgabe als der Transitabgabe zu unterliegen. Diese soll nach den gegenwärtig (1858) geltenden Sätzen erhoben und in Zukunft nicht erhöht werden. Dasselbe gilt von Waaren, die aus dem Innern des Landes nach einem Hafen transportirt werden. Die 7. Bestimmung der diesem Vertrage, wie den früher abgeschlossenen beigefügten Bestimmungen, unter denen der Handel betrieben werden kann, bestimmt dann, dass diese Transitabgabe die Hälfte der im Tarif festgesetzten Zölle betragen soll. Dass das Recht, gegen Entrichtung der Transitabgaben fremde Waaren ins Inland zu senden, auch den Chinesen zusteht, geht schon aus Artikel 10 des englisch-chinesischen Vertrages von Nanking vom 29. August 1842, wie aus der englisch-chinesischen Declaration, betreffend Transitabgaben, vom 26. Juni 1843 hervor, wie dieselben auch als zur Entnahme von Transitpässen berechtigt ausdrücklich durch III 4 der englisch-chinesischen Convention von 1876 (gewöhnlich Tschifu-Convention genannt) anerkannt werden.

Nach diesen Vertragsbestimmungen kann es keinem Zweifel unterliegen, dass jede Erhebung einer nicht in 1858 bestanden habenden Inlandabgabe sowie einer solchen neben dem Eingangszoll in den geöffneten Häfen ungesetzlich ist, dass die Summe aller Inlandabgaben auf fremde Waaren nicht die Hälfte des Eingangszolls übersteigen darf und dass Fremden wie Chinesen freisteht, statt dieser Inlandabgaben den Transitzoll zu entrichten.

Auch die englischen Unterzeichner der ersten Handelsverträge sind der Ansicht gewesen, dass Artikel 7 des englischen Vertrages von 1858, der dieselbe Bestimmung enthält wie Artikel 10 des deutschen von 1861, den Zweck verfolge, eine feststehende, unwandelbare Abgabe für die willkürlichen Auflagen der Provinzialregierungen einzuführen, wo immer Engländer im Innern Waaren kauften oder verkauften. Noch in 1863 protestirte der damalige englische Gesandte Sir Rutherford Alcock gegen die Erhebung der Likinabgabe, indem er die sehr richtige Ansicht vertrat, dass die chinesische Regierung sich durch den Abschluss von Handelsverträgen und die in denselben erfolgte Festsetzung von See- und Transitzöllen des Rechts begeben habe, weitere Auflagen auf alles, was zum fremden Handel gehöre, zu erheben, da es ihr anderenfalls freistehen würde, durch Auferlegung von anderweitigen Abgaben den Handel in jedem Augenblick zu stören oder ganz zu unterdrücken.

In schwer verständlicher Verblendung verliess die englische Regierung im Laufe der Jahre diesen allein richtigen Standpunkt und bekehrte sich zu dem von den Chinesen eingenommenen, dass die Transitabgabe nur dazu da sei, fremde Waaren auf dem Wege vom Hafen bis zum Bestimmungsort im Innern gegen die Erhebung weiterer Abgaben zu schützen, und dass die Waaren, einmal dort angelangt, seitens der Landesbehörden mit jeder beliebigen Steuer belegt werden könnten, und ein späterer englischer Gesandter, Sir Thomas Wade, kam bei Abschluss der wiederholt erwähnten Tschifu-Convention sogar auf die noch abenteuerlichere Idee, der chinesischen Regierung das Recht zuzugestehen, auf fremde Waaren überall, mit Ausnahme von den fremden Niederlassungen, Likin zu erheben, was indessen selbst seiner Regierung zu stark war, so dass sie diesen Bestimmungen der Convention, III 1, 2, ihre Zustimmung versagte. Die Haltung der englischen Regierung hat aber das Ergebniss gehabt, dass fremde Waaren heute, neben dem See- und Transitzoll, im Inlande mindestens noch den doppelten Betrag als Likin zu entrichten haben, dass Likin in den fremden Niederlassungen, ja sogar in Hongkong in Form

einer von einer chinesischen Gilde geleisteten Pauschalzahlung erhoben wird, und dass auf dieselben Waaren, wenn von Transitpass begleitet, sowie sie am Bestimmungsort angekommen sind, neue Steuern geschlagen werden, die die Provinzialverwaltung reichlich für das, was ihr durch die Abführung des Transitzolls an die Centralregierung entgangen ist, entschädigt.

In dieser doppelten Steuererhebung und in der Thatsache, dass nicht wie in anderen Staaten alle Einnahmen an die Centralregierung abgeführt werden, die ihrerseits wieder den Provinzialbehörden die durch den Etat für sie festgesetzten Beträge überweist, sondern dass in China die Provinzialbehörden die Steuern erheben und einen Theil derselben der Centralregierung zur Deckung ihrer eigenen Ausgaben überweisen, liegt die grosse Schwierigkeit einer befriedigenden Lösung der Frage, an die überhaupt nicht gegangen werden kann, ehe nicht den Vertragsmächten durch die chinesische Regierung eingehende zuverlässige Mittheilungen über Höhe und Art der von den Provinzialbehörden auf fremde Waaren und eingeborene Produkte erhobenen Steuern zugegangen sind. Bis jetzt ist es trotz aller Bemühungen nie möglich gewesen, eine derartige Zusammenstellung zu erhalten. Ende der siebziger und Anfang der achtziger Jahre wurde von chinesischen hohen Beamten die Einnahme aus den Likinzöllen auf 10—11 Millionen Taels geschätzt. Es ist aber nothwendig, über den Verlust aufgeklärt zu werden, der den Provinzialbehörden aus der Aufhebung der Likin- und anderen Inlandsteuern erwachsen würde, um feststellen zu können, welcher Antheil ihnen aus den erhöhten Seezöllen überwiesen werden muss, um den Ausfall zu decken.

In 1897 betrug der Einfuhrzoll 4 259 464 Taels; eine Neufeststellung derselben auf der Basis von 5 % vom Werth würde denselben vermuthlich auf rund 6 Millionen Taels erhöhen. Macht man die Zahlung des Transitzolls, der $2^1/_2$ % vom Werth beträgt, obligatorisch, so würde man 3 Millionen mehr, also zusammen 9 Millionen erhalten, d. h. da auch der Betrag des in 1897 gezahlten Transitzolls für Einfuhren mit 562 954 Taels

in Abzug gebracht werden muss, 4 177 582 Taels mehr als in 1897 durch Einfuhr- und Transitzoll eingekommen sind, ein Betrag, der unzweifelhaft nicht ausreichen würde, um den Ausfall in den Einnahmen der Provinzialbehörden aus Likin etc. in sämmtlichen achtzehn Provinzen zu decken und der Centralregierung ein Mehr von Einnahmen zu gewähren. Man würde also, wenn man eine derartige Maassregel einführte, die Gewissheit haben können, dass damit der angestrebte Zweck nicht erreicht und die Erhebung von Inlandabgaben nach wie vor in einer oder der anderen Form fortdauern würde, um so mehr, da der vorangenommene Betrag der sich ergebenden Vermehrung aus See- und Transitzoll ein zu hoher ist, da z. B. für Kohlen (3 692 669 Tonnen), die nie ins Innere gehen, der Transitzoll unmöglich zu einem obligatorischen gemacht werden könnte, während andererseits die Befreiung von Zucker (Einfuhr über 9 Millionen Taels) von allen Inlandsteuern kaum angänglich erscheint, da es nicht möglich sein dürfte, aus Hongkong eingeführten Zucker von chinesischem zu unterscheiden, so lange der erstere nicht von einer zollamtlichen Bescheinigung begleitet ist. Der Wegfall jeder solchen Bescheinigung ist aber nothwendig, wenn man überhaupt mit dem bisherigen System, das keine befriedigenden Resultate ergeben hat, brechen will.

Es wird also nichts anderes übrig bleiben, als während die Erhöhung des Einfuhrzolls auf 5 % vom Werth oder mehr, was ebenfalls ganz gut angänglich wäre, auf alle Importen stattfände, einerseits die Umwandlung des facultativen Transitzolls in Höhe der Hälfte des Einfuhrzolls in einen obligatorischen auf solche Waaren zu beschränken, die als europäische (oder solchen nachgeahmte, d. h. japanische) leicht erkennbar sind und andererseits die Wirksamkeit dieser versuchsweise einzuführenden Maassregel auf diejenigen Provinzen zu beschränken, in welchen sich Vertragshäfen befinden, d. h. augenblicklich elf von den achtzehn Provinzen Chinas und die Mandschurei. Für Hunan, in dem die Eröffnung von Yochau erst in Aussicht genommen ist, könnte die Einführung einer derartigen Maassregel eventuell hinausgeschoben werden, da dort

schon die Feindseligkeit der Bevölkerung der ersten Eröffnung des directen Verkehrs hinreichende Schwierigkeiten in den Weg legen wird, und sie zu vermehren zum Mindesten überflüssig erscheint.

Eine derartige Maassregel, die schon in der seitens der englischen Regierung nicht ratificirten englisch-chinesischen Zusatzconvention vom 3. October 1869 in beschränkterer Weise in Aussicht genommen worden war, würde den Vortheil haben, mit dem ganzen umständlichen Apparat der Ertheilung von Einfuhrtransitpässen aufzuräumen, die reichsten Provinzen Chinas dem fremden Verkehr abgabenfrei zu eröffnen und den Raum, innerhalb dessen alle Inlandabgaben aufgehoben werden, so zu beschränken, dass derselbe von den geöffneten Häfen aus erfolgreich unter Controle gehalten werden kann.

Zur Sicherheit für den fremden Kaufmann und Verkehr wird dann allerdings noch die Maassregel kommen müssen, dass eine besondere Behörde, vielleicht das Seezollamt, bezeichnet wird, bei der Klagen wegen ungesetzlicher Besteuerung fremder Waaren im Inlande und sich daraus ergebende Schadenersatzforderungen angebracht werden können. Gleichzeitig wird die chinesische Regierung ausdrücklich die Verantwortung dafür übernehmen müssen, dass die Provinzialbehörden jede Erhebung von Inlandabgaben auf fremde Waaren einstellen, sowie die Verpflichtung, jeden Beamten, der sich einer solchen Ungesetzlichkeit schuldig macht, auf das Nachdrücklichste zu bestrafen. Gleichzeitig werden bei allen für die Erhebung von Inlandsteuern auf Ausfuhren und anderen als fremden Einfuhren fortbestehenden Inlandzollämtern die Zolltarife und das Werthverhältniss zwischen dem lokalen Tael und dem Tael, in welchem die Remittirungen nach Peking erfolgen, öffentlich ausgehängt und für jede Zahlung eine schriftliche Quittung ausgestellt werden müssen. Die Einführung einer Landesmünze würde sich als ein grosser Vortheil erweisen, aber so viele Leute haben ein Interesse an der Erhaltung der heutigen Misswirthschaft, dass es wohl zu früh sein dürfte, auf eine Abstellung derselben zu hoffen.

Dass dem fremden Importgeschäft aus einer intimeren Berührung mit den Abnehmern im Innern ein grosser Vortheil

erwachsen könnte, scheint unzweifelhaft; ist doch Consul Brenan sogar auf die Idee gekommen, für diesen Zweck die englischen protestantischen Missionare zu benutzen. Für andere dürfte es genügen, wenn das Fremden schon zustehende Recht, im Innern zeitweilig Waarenniederlagen anzulegen, in der Weise erweitert würde, dass ihnen gestattet würde, im Innern dauernd unter fremder oder chinesischer Leitung und unter Anbringung ihrer Firmenbezeichnung Waarenlager für den Engros- und Détailverkauf zu eröffnen, die, was Waaren und Umsatz anbetrifft, vor jeder Besteuerung geschützt sein müssen.

Die vorstehenden Vorschläge, deren Einführung der chinesischen Regierung eine recht erhebliche Erhöhung der Einnahmen aus den fremden Einfuhren sichern würde, enthalten nichts, was als eine Unbilligkeit oder Härte gegen dieselbe angesehen werden könnte; sie werden um so leichter durchzusetzen sein, als es diesmal die chinesische Regierung ist, die eine Aenderung der bestehenden Verhältnisse und eine Erhöhung des fremden Antheils an ihren Staatseinnahmen wünscht und als es in den Händen der fremden Mächte liegt, zu bestimmen, unter welchen Bedingungen sie diesem Wunsche entgegenzukommen bereit sind. Die Vertragsmächte werden sich aber nicht allein rechtzeitig über die Bedingungen, unter denen sie ihre Zustimmung zu geben bereit sind, klar werden und unter einander darüber verständigen müssen, dass die gewünschte Erhöhung der Eingangszölle und die Einführung des obligatorischen Transitzolls nur versuchsweise erfolgen dürfen, sondern auch darüber, dass über die Durchführung der von China gemachten Gegenzugeständnisse in ganz anderer, viel schärferer Weise gewacht werden muss, als dies bisher der Fall gewesen ist.

Während die Frage der Revision des Zolltarifs und der Verträge alle Fremden gleichmässig interessirt, erübrigt es noch festzustellen, was von Seiten aller deutschen Betheiligten, Rheder, Kaufleute, Banken und Fabrikanten, wie von der Regierung zu geschehen habe, um Deutschland nicht allein den von ihm in diesem Augenblick in dem Waaren- und Schiffsverkehr mit China eingenommenen Platz zu bewahren, sondern seinen Antheil an diesem Verkehr möglichst zu erhöhen. Bei

einer Erörterung der hierauf bezüglichen Fragen müssen von vorn herein einige allgemeine Punkte erwähnt werden, zuerst dass, wenn sich ein gewinnbringendes Geschäft einzelner Individuen auch ohne eine kräftige politische Vertretung denken lässt, die Wahrnehmung der Gesammtheit der nationalen Interessen doch ohne eine solche nicht möglich ist; dann, dass für die Allgemeinheit die Vertretung der Interessen der deutschen Fabrikanten viel wichtiger und folgenschwerer ist, als die der deutschen Kaufleute, und endlich, dass eine befriedigende Entwickelung des deutschen Handels und besonders der deutschen Industrie in China ohne die Unterstützung des deutschen Capitals nicht möglich ist, es sei denn, dass man beide in die Arme fremder Bankinstitute treiben wolle.

Was den ersten dieser Punkte anbetrifft, so war es noch vor wenigen Jahren eine landläufige Anschauung, die, wenn auch allerdings vereinzelter, noch bei den durch die Flottenfrage hervorgerufenen Erörterungen wieder hervorgetreten ist, dass der Kaufmann des staatlichen Schutzes nicht bedürfe, dass ihm derselbe vielmehr oftmals geradezu schädlich sei. Ueber Theorien lässt sich bekanntlich nicht streiten, aber wer, wie der Schreiber dieser Zeilen, eine Reihe von Jahren zuerst ein dem fernen Osten gegenüber ohnmächtiges, dann ein zum politischen Eingreifen unwilliges Staatswesen vertreten hat, der weiss, welches Uebermaass körperlicher und geistiger Anstrengung nothwendig ist, um das Fehlen eines politischen Rückhalts auch nur einigermaassen auszugleichen. Wie eine mit den Zuständen in Ostasien wohl bekannte Persönlichkeit den Eindruck des jüngsten Vorgehens Deutschlands in China sehr richtig charakterisirt hat, hing bis zu diesem Ereigniss der Einfluss Deutschlands in Peking von der Persönlichkeit des jeweiligen Vertreters ab, während seit demselben Deutschland als solches eine politische Bedeutung erworben hat. Es würde daher in diesem Augenblick, in dem alle Mächte ihren politischen Einfluss in den Dienst ihrer commerciellen und industriellen Interessen stellen, ein durch nichts gut zu machender Fehler sein, wenn wir den alten Satz, unter dem unsere Interessen in Ostasien Jahre hindurch gelitten haben, dass Deutschland dort keine politischen

Interessen besitze, wieder auf unsere Fahne schreiben wollten. Im Gegentheil wird die Möglichkeit einer umfassenden Betheiligung Deutschlands an der wirthschaftlichen Erschliessung Chinas sehr wesentlich von dem Maasse politischen Einflusses abhängen, den wir im Reiche der Mitte auszuüben entschlossen sind.

Was die Frage der Kaufleute und Fabrikanten anbetrifft, so ist es selbstverständlich, dass der deutsche Kaufmann auf den durchgreifendsten Schutz seitens der kaiserlichen Behörden, Consulate und Gesandtschaft, Anspruch hat. Dass ihm derselbe meistens in grösserem Umfange und mit befriedigenderem Erfolge als den Angehörigen anderer Länder seitens ihrer Behörden zu Theil wird, ist im Inlande wie im Auslande anerkannt worden, noch kürzlich in dem Bericht der beiden Sachverständigen an die Handelskammer von Blackburn. Das schliesst aber nicht aus, dass für die wirthschaftlichen Interessen Deutschlands der Chinese, der jährlich für 10 000 Mk. deutsche Fabrikate um- und absetzt, viel wichtiger ist als der deutsche Kaufmann, der dies in demselben Zeitraum mit Waaren von anderem als deutschem Ursprung für den zehn- oder hundertfachen Werth thut. Von dem deutschen Kaufmann zu verlangen, dass er aus Patriotismus an deutschen Waaren verliere, während er an anderen gewinnen könnte, ist eine Utopie, mehr als das, ein Unsinn, aber eben darum muss dafür gesorgt werden, dass, während Fabrikant und Rheder dem deutschen Kaufmann die Concurrenz mit deutschen Fabrikaten gegen fremde ermöglichen, auch dem Fremden und ganz besonders dem Chinesen der Vertrieb deutscher Waaren erleichtert werde.

Für die Unterstützung des deutschen Handels und der deutschen Industrie in Ostasien durch die deutsche Finanzwelt ist, wie leider zugegeben werden muss, bis jetzt sehr wenig seitens der letzteren geschehen. Der erste, Anfang der siebziger Jahre durch die »Deutsche Bank« gemachte Versuch der Errichtung einer deutschen Bank in Ostasien (Shanghai und Yokohama) misslang wegen der kleinlichen Art und Weise, in welcher der Geschäftsverkehr betrieben wurde, und über die in 1889 gegründete Deutsch-Asiatische Bank hat sich während

der ersten Jahre ihres Bestehens kein günstiges Urtheil fällen lassen. Die Schuld daran, dass dieses Institut, trotzdem gerade in der ersten Zeit seines Bestehens die Verhältnisse sehr günstig lagen, nicht festen Fuss fassen konnte und erst seit 1893, wenn auch langsam, emporkommt, lag an den ursprünglich unglaublich ängstlichen und die Verhältnisse in Ostasien durchaus verkennenden Verhaltungsmaassregeln und den jedes Geschäft fast unmöglich machenden niedrigen Limiten. Manches, wenn nicht Vieles, hätte in China seitens der deutschen Finanzwelt erreicht werden können, wenn der Gang der Ereignisse dort mit offenen Augen verfolgt und aus weniger engen und kleinlichen Gesichtspunkten behandelt worden wäre. Fast möchte man manchmal bedauern, dass die hinter der »Deutsch-Asiatischen Bank« stehende Gruppe aus so vielen und mächtigen Instituten besteht; etwas weniger wäre in diesem Falle vielleicht mehr gewesen und eine gesunde Concurrenz würde sich voraussichtlich sehr nützlich erwiesen haben, fehlt doch der Hecht im Karpfenteich. Jedenfalls muss, ohne die Verantwortlichkeiten vertheilen zu wollen, festgestellt werden, dass mit Ausnahme der in Shantung manu militari erlangten Concessionen bis jetzt von deutscher Seite auch nicht eine einzige industrielle oder Eisenbahnconcession erworben worden ist. Was bis jetzt von deutscher Seite in China geschehen ist, hat der Kaufmann, nicht der Capitalist geleistet.

Dem Kaufmann lassen sich wenig Rathschläge ertheilen; die wesentlichsten würden sein, der grösseren Bekanntschaft mit der chinesischen Umgangssprache und den umliegenden Districten und Absatzcentren seitens seiner Angestellten und der engeren persönlichen Verbindung mit den Fabrikationsmittelpunkten in Deutschland mehr Werth als bisher beizulegen. Dem Fabrikanten muss noch immer grössere Aufmerksamkeit auf Aufmachung und grössere Genauigkeit bei Ausführung aus China erhaltener Aufträge empfohlen werden; er sollte seine Waaren womöglich nur einem Kaufmann consigniren und demselben möglichst vollständige Cataloge mit genauen Preis- und sonstigen Angaben zugehen lassen. Es sind dies alte, oft wiederholte Wünsche der Kaufleute; es ist auch nach

dieser Richtung hin unzweifelhaft besser geworden, aber es kann und muss nach derselben noch immer mehr geschehen. Ganz besonders hat ein langgehegter oft wiederholter Wunsch der Kaufleute noch immer keine Erfüllung gefunden, nämlich der, dass die Prüfung der herauszusendenden Waaren auf Probemässigkeit in Anfertigung, Aufmachung und Verpackung, für den chinesischen Markt drei gleich wichtige Punkte, bereits in Europa durch einen Commissionär, wie das in Frankreich und England durchweg Sitte ist, erfolge, was Kaufleuten und Fabrikanten viel Arbeit, Aerger und Verluste ersparen würde.

Auch ein anderer, wichtigerer Punkt verdient ernste Berücksichtigung. Deutschland hat bis jetzt nichts oder so gut wie nichts an Eisenbahnmaterial, Schienen und rollendem Material nach China geliefert, weil beides, das erstere 20 %, das letztere 40 % und mehr theurer als englisches resp. amerikanisches ist. In der letzten Zeit haben wiederholt Bestellungen, die an deutsche Fabriken und Werfte gelangen sollten, zurückgezogen werden müssen, weil die in Frage kommenden Werke mit Aufträgen oder mit der Vergrösserung ihrer eigenen Anlagen so beschäftigt waren, dass sie überhaupt keine weiteren Bestellungen annehmen oder dieselben nicht in der vorgeschriebenen Zeit ausführen konnten. Das ist insofern recht befriedigend, als es beweist, wie beschäftigt unsere Gross-Industrie in diesem Augenblick ist, aber es hat den Nachtheil, den Chinesen, der ebenso und vielleicht noch mehr als andere Menschen ein Gewohnheitsthier ist, daran zu gewöhnen, sich mit seinen Aufträgen an die Industrie anderer Länder als Deutschland zu wenden und das in einem Augenblick, in dem die industrielle Entwickelung Chinas und mit ihr der Bedarf für Eisenbahnmaterial und maschinelle Einrichtungen im Entstehen begriffen sind. Dass diese Entwickelung uns besondere Gefahren bringen sollte, ist für absehbare Zeit nicht zu erwarten. Die zum grossen Theil von englischem Kapital unterstützte industrielle Bewegung wendet sich in China hauptsächlich gegen den bedeutendsten Stapel-Artikel Englands, baumwollene Stoffe, und zwar in der Weise, dass die fabrikmässige Anfertigung von Baumwollengarn in China selbst der dortigen

Hausindustrie für die Herstellung gröberer Handgespinnste einen bedeutenden Aufschwung verleiht. Wie die besseren amerikanischen Baumwollenstoffe die schlechteren englischen und das billigere indische Garn das theurere englische verdrängt hat, so wird das auf diese Weise billiger herzustellende, viel haltbarere chinesische Handgespinnst im Laufe der Zeit den englischen geringen baumwollenen Stoffen eine empfindliche Concurrenz bereiten. Wir aber müssen unsere Augen offen halten, um uns unseren Antheil an der sich in China vollziehenden industriellen Umwälzung und Entwickelung zu wahren.

Wichtiger als das, was der einzelne Kaufmann, Fabrikant oder Capitalist für deutsche Interessen in China thun kann, ist die Rolle, welche die deutsche Regierung in der Frage der Vertretung der deutschen Interessen dort zu spielen berufen ist, und die eine um so grössere Bedeutung besitzt als wir uns, wenn wir ehrlich sein wollen, gestehen müssen, dass das Verständniss für die überseeischen Aufgaben Deutschlands noch durchaus nicht in die grosse Masse des Volkes, selbst nicht der Gebildeten eingedrungen ist, der Regierung also gewissermaassen auch eine erzieherische Aufgabe zufällt. Unter den Umständen ist es besonders bedauerlich, dass nach der Richtung so wenig geschieht. Die über China veröffentlichten Consulatsberichte sind klein an Zahl und mager an Inhalt und wenn von in englischen und französischen Consulatsdiensten gewesenen oder noch befindlichen Personen eine ganze Reihe wissenschaftlicher Arbeiten über China veröffentlicht worden sind, so ist von deutscher Seite darin bis jetzt so gut wie nichts geschehen.

Es lohnt der Mühe, zu vergleichen, was von englischer und deutscher amtlicher Seite im Laufe des Jahres 1898 über Handel und Schifffahrtsverkehr mit China veröffentlicht worden ist.

Das Deutsche Handels-Archiv, das jährlich für den Abonnenten 18 Mk. kostet und zwölf Hefte umfasst, die zwei Bände von 750 –950 Seiten bilden, enthält:

in dem Februar-Heft Handelsbericht aus Futschau für 1896
» » März- » » » Canton » »

in dem	März-Heft	Handelsbericht aus Kiungtschau für 1896
		» » Lungtschau » »
		» » Pakhoi » »
		und über den Verkehr deutscher Schiffe in 1897 in Shanghai, Swatau, Tientsin, Tschifu je eine Zeile;
»	» April- »	do. über den in Amoy und Futschau.
»	» Mai- »	Bericht über Milch und Butter in Hongkong, nach einem amerikanischen Consular-Bericht.
»	» Juni- »	Canton, Kiungtschau, Deutscher Schiffsverkehr in 1897, je eine Zeile.
»	» Juli- »	Auswärtiger Handel Chinas in 1897, nach dem Bericht des Chinesischen General-Zollinspectorats.

Von englischer Seite sind veröffentlicht worden: Handelsberichte für 1897 aus Chungking, Fuchau, Ningpo, Pakhoi, Shashi, Kiukiang, Samshui, Swatau, Hankau, Amoy, Tschifu, Kiungchau, Shanghai als Theile der »Reports of the Annual Series«.

Ferner als Theile der sogenannten »Miscellaneous Series«: Journey from Peking to Shanghai Overland; Trade of Central und Southern China (Consul Bourne's Bericht über die Expedition der Handelskammer von Blackburn); Report on the trade between the United States and China; Report of a journey to North Ssu-chuan.

Die dreizehn englischen Handelsberichte, die zwischen acht und dreiunddreissig Seiten umfassen, und theilweise Karten enthalten, kosten von $^1/_2$ bis $5^1/_2$ d das Stück, zusammen $20^1/_2$ d, die vier Specialberichte zusammen 28 d. Für $48^1{}_2$ d, d. h. 4 sh $^1/_2$ d, also wenig mehr als 4 Mk., hatte der englische an China interessirte Kaufmann im August d. J. dreizehn Consularberichte über den chinesischen Handel in 1897 und vier Specialberichte zu seiner Verfügung, während dem deutschen Kaufmann bis zu demselben Zeitpunkt für 18 Mk. fünf Handelsberichte aus dem Jahre 1896, acht Zeilen über deutschen Schiffsverkehr, ein amerikanischer Be-

richt über Milch und Butter in Hongkong und ein chinesischer über den Auswärtigen Handel Chinas in 1897 geboten worden sind. Auch die bis jetzt abgedruckten Handelsberichte für 1896 enthalten wenig mehr als was den Returns and reports of trade des General-Zollinspectorats der fremden Seezölle entnommen worden ist.

Der Inhalt der von der englischen Regierung über Handelsfragen veröffentlichten Blaubücher wird von den bedeutenderen Zeitungen schnell in extenso oder auszugsweise zur Kenntniss des grösseren Publikums gebracht; einen Theil der Schuld, dass bei uns nichts Aehnliches geschieht, trifft unzweifelhaft das Publikum selbst und die Presse, aber auch die Regierung könnte dafür sorgen, dass die jährlichen Handelsberichte der Consuln mehr von allgemeinem Interesse brächten und schneller, in handlicherer Form und zu billigeren Preisen, etwa in der Form und mit dem Inhalt der englischen, in die Hände der Interessenten gelangten.

Ein anderer Punkt von schwerwiegendster Bedeutung ist der, dass die Zahl der im deutschen Consulardienst in China beschäftigten Beamten, welche der Landessprache, der chinesischen, nicht mächtig sind, in stetem Zunehmen begriffen ist. Es ist dies auf die Vorliebe für das juristisch gebildete Element, wie auf den auch in anderen Ländern vorhanden gewesenen, aber dort längst überwundenen Gegensatz zwischen Consular- und Dolmetscherdienst zurückzuführen. In den englischen Consulaten in China giebt es heute, mit Ausnahme des Generalconsuls in Shanghai, der gleichzeitig Oberrichter ist, keinen einzigen Beamten, der nicht der chinesischen Sprache vollständig mächtig wäre. Der junge Mann, der als Dolmetschereleve nach Peking geschickt wird, geht von dort, nachdem seine Lehrzeit vorüber ist und er die vorgeschriebenen Prüfungen abgelegt hat, als zweiter oder dritter Assistent an ein Consulat oder Generalconsulat, rückt allmählich zum ersten Assistenten auf, wird Vice-Consul, Consul, und wenn seine Fähigkeiten ihn dazu passend erscheinen lassen, Generalconsul, Geschäftsträger und Gesandter. So haben Sir Thomas Wade und Sir Harry Parkes, die Gesandte in Peking waren, Sir Ernest Satow, der Gesandter

in Japan ist, Sir Walther Hillier, der Generalconsul in Korea war und Mr. Jordan, der dasselbe und Geschäftsträger dort ist, ihre Laufbahn als Dolmetscher begonnen. So hat auch der erste Dolmetscher der englischen Gesandtschaft in Peking den Rang unmittelbar hinter dem ersten Secretär derselben und vor den anderen Secretären und Attachés. Der junge Engländer, der als Eleve eintritt, weiss, dass er seine ganze Dienstzeit in China zuzubringen hat und auf keine Verwendung in anderen Ländern rechnen darf, es sei denn, dass er es bis zum Gesandten bringen sollte, aber er hat auch die Gewissheit, dass ihm Niemand vorgezogen werden wird, der nicht wie er dem chinesischen Zweige des englischen Consulardienstes angehört. Auch unter den französischen Consularbeamten in China finden sich nur sehr wenige, die der chinesischen Sprache nicht mächtig wären.

Im deutschen Dienst muss der junge Mann, der als Dolmetschereleve nach China geht, einen Revers unterschreiben, durch den er sich zu zehnjährigem Dienst als Dolmetscher verpflichtet; die Folge davon ist, dass viele, die sich sonst dem vorzüglich bezahlten und eine Anzahl anderer Vortheile bietenden Consulardienst in China widmen würden, dies nicht thun, weil immer noch die Ansicht vorherrscht und leider auch vielfach maassgebend ist, dass der Dolmetscher nur eine Art höherer Subalternbeamter sei. Das Ergebniss ist, dass eine Anzahl unserer Consuln, die der Landessprache nicht mächtig sind, nur durch Vermittelung dritter Personen in Berührung mit den Chinesen, ihren Ansichten, Wünschen und Bedürfnissen kommen, dass die Kosten für Informationsreisen überhaupt bedeutend erhöht werden, da statt einer Person, die der Landessprache mächtig wäre, dafür jetzt zwei nothwendig sind, und dass es dem ganzen deutschen Consulardienst in China an der Gleichmässigkeit und der Cohäsion fehlt, die den englischen auszeichnet. Die immer mehr um sich greifende ausschliessliche Verwendung des juristisch vorgebildeten Elements entspricht nicht dem Geiste der vorhandenen Gesetze und Verordnungen, wie es auch ein Irrthum ist, den Hauptnachdruck auf die richterliche Thätigkeit der Consuln zu legen. Der Beamte, der nicht

in einem Jahre so viel gelernt hat, auch ohne juristische Universitätsstudien und Prüfungen, um den an ihn in Ostasien als Richter herantretenden Forderungen gerecht zu werden, ist überhaupt nicht brauchbar, und wer sich die Mühe geben will, die Entscheidungen des Reichsgerichts nachzusehen, wird finden, dass es nicht die Entscheidungen der nicht juristisch vorgebildeten Consuln gewesen sind, welche am häufigsten abgeändert und aufgehoben worden sind. In dem jetzigen Augenblick aber, in dem unsere Betheiligung an der wirthschaftlichen Erschliessung Chinas in Frage steht, ist die eingeschlagene Richtung doppelt falsch und bedauerlich und bedarf, wenn die nationalen Interessen nicht unter derselben leiden sollen, baldiger Remedur.

Von englischer kaufmännischer Seite ist die Ernennung von Handelssecretären und Attachés vorgeschlagen worden, um einerseits den Kaufleuten in China selbst kräftigeren Schutz, als sie in den letzten Jahren von der Gesandtschaft erhalten zu haben behaupten, zu gewähren, und andererseits die Handelskammern und Fabrikanten in England mit schnelleren und besseren Nachrichten zu versehen, als dies durch die Consuln möglich sein würde. Von Seiten der englischen Regierung ist man diesen Wünschen insofern theilweise entgegen gekommen, als der bisherige Consul in Shanghai zum Handelsattaché bei der Gesandtschaft in Peking ernannt worden ist.

In Deutschland hat der Wunsch, die Consuln einen grösseren directeren Antheil an der Entwickelung des Handels nehmen zu sehen, schon früher die Anregung hervorgerufen, denselben durch Beschäftigung bei einer kaufmännischen Firma eine kaufmännische Erziehung und damit einen besseren Einblick in das Wesen des kaufmännischen Verkehrs zu geben. So wünschenswerth es ist, das Interesse und Verständniss der Consuln für den commerciellen Theil ihrer Aufgabe zu heben, so wenig geeignet erscheint der vorgeschlagene Weg für die Erreichung dieser Ziele. Was könnte der Betreffende in einem kaufmännischen Geschäft lernen? Das rein Mechanische desselben, Correspondenz und doppelte Buchführung, Berechnung von Kosten und Spesen, Gewinn und Verlust und Umrechnung verschiedener Werthe? Dazu, wenn man solche Kenntnisse über-

haupt für erforderlich hält, braucht es keiner Station in einem Kaufmannshause. Waarenkunde? In China giebt es keinen Kaufmann, der die erforderlichen Kenntnisse besässe, um Seide, Thee und andere chinesische Produkte einkaufen und Importen beurtheilen und verkaufen zu können. Alles ist in der Hand von Specialisten. Wer Seide einkaufen kann, versteht nichts von Thee, und wer den letzteren zu probiren hat, kann nicht Moschus prüfen oder Kampher untersuchen. Aehnlich verhält es sich mit den Importen. Oder soll der Auszubildende etwa zu disponiren lernen? Es dürfte wohl keinen Chef eines Hauses geben, der geneigt wäre, einer ihm doch immerhin fernstehenden Person einen Einblick in das Räderwerk seines Geschäftes zu gestatten, dessen Leitung er seinen eigenen Angestellten gegenüber ausschliesslich sich selbst vorbehält.

Eine kaufmännische Ausbildung des zukünftigen Consuls dürfte also auf diese Weise schwerlich zu erreichen sein, wohl aber möchte eine Beschäftigung bei einer oder mehreren der grossen Handelskammern angezeigt erscheinen, wenn es sich darum handelt, ein Eindringen in das Wesen des modernen Handels zu erleichtern.' In Deutschland fehlt das Verständniss für die Nothwendigkeit des Vorhandenseins eines intensiven Handelsverkehrs und einer sich fortentwickelnden Industrie leider noch zu sehr; es giebt ganze Klassen der Bevölkerung, und in dieser Beziehung begegnen sich die höchsten und niedrigsten, die dem Kaufmann und Industriellen mit einem mit Missachtung gepaarten Misstrauen gegenüber stehen, und selbst unter denen, deren Aufgabe es ist, Handel und Industrie in ihren Beziehungen zum Auslande zu fördern und zu schützen, begegnet man nicht selten der Auffassung, als wenn eine eingehende Beschäftigung mit den Bedürfnissen derselben über das Maass dessen hinausginge, was die Angehörigen der beiden Stände von ihnen zu verlangen berechtigt wären. Aber wir leben im Zeitalter des Handels und der Industrie, und wenn wir uns der Bedeutung dieser Thatsache zu verschliessen suchen und die Einzelheiten vernachlässigen, ohne die kein Ganzes bestehen kann, laufen wir Gefahr, unfruchtbare diplomatische Siege zu erringen, deren materielle Erfolge anderen zu Gute kommen. Sic nos non

nobis! Darum ist es für uns ganz besonders nothwendig, den Schutz der commerciellen und industriellen Interessen nicht von dem der politischen zu trennen; nicht für die ersteren eine Vertretung gewissermaassen zweiter Klasse zu schaffen, sie den anderen nicht unterzuordnen, sondern ihnen zu coordiniren. Wenn daher aus Gründen der Ueberhäufung der Gesandtschaft in Peking mit anderen Arbeiten, und nur aus solchen die Ernennung eines Handelsattachés nothwendig erscheinen sollte, so darf derselbe nur aus der Zahl der der chinesischen Sprache mächtigen und mit den Verhältnissen des Landes gründlich vertrauten Consularbeamten gewählt werden, dessen Aufgabe einzig und allein darin bestehen muss, Material zu sammeln, dessen Benutzung und Verwerthung dem Gesandten vorbehalten bleibt.

Vor allen Dingen aber dürfen wir nicht vergessen, dass es angestrengter, täglicher, stündlicher Arbeit bedürfen wird, nicht allein um Neues zu erringen, sondern um das Erworbene zu erhalten und zu befestigen.

VIII.

Kiautschau.

Von den Aussichten des deutschen Handels und der deutschen Industrie in China zu sprechen, ohne unserer jüngsten Erwerbung dort ausführlich zu gedenken, ist nicht möglich, wenngleich der Natur der Sache nach bis jetzt dort nichts geleistet werden konnte, sondern alles erst von der Zukunft erwartet werden muss. Es ist daher auch zu früh, von Erfolgen oder Misserfolgen der augenblicklich dort functionirenden Verwaltung zu sprechen oder in die Einzelheiten dessen, was geschehen kann und muss, einzugehen; es lassen sich nur in grossen Zügen die allgemeinen Linien angeben, innerhalb deren sich die Entwickelung der Colonie bewegen muss, wenn sie den Hoffnungen und Wünschen des deutschen Volkes entsprechen soll.

An Vorbildern für das, was geschehen kann, fehlt es in Ostasien nicht, Singapore und Hongkong als englische Kroncolonien und die fremden Niederlassungen in Shanghai und in geringerem Maasse die in Tientsin, Hankau und anderen Plätzen zeigen, welche Ergebnisse von einer intelligenten Colonialverwaltung und der Selbstverwaltung der fremden Gemeinden erwartet werden können.

Kiautschau und Shantung bieten viel. Eine geräumige, geschützte, ausserhalb der Bahn der Taifuhne gelegene Bai, in der mit verhältnissmässig geringer Mühe und Kosten ein sicherer Ankerplatz, Docks und Werften hergestellt werden können; ein nicht schwer zugängliches Hinterland, das als Stapelartikel Kohle, Bohnen, Bohnenkuchen, Häute, Datteln (Jujuben), gesalzene Fische, Erdnüsse und Erdnussöl, getrocknete Seekrebse und

Garnelen, Strohgeflecht und Vermicelli bietet und eine recht erhebliche Ausfuhr von Maulbeer- und Eichenspinnerseide, Cocons, Seidenabfall, Stückgütern und Pongees, vielleicht auch von roher Baumwolle in Aussicht stellt; eine gutmüthige, kräftige, arbeitsame Bevölkerung; ein gesundes, auch für Europäer zuträgliches Klima und eine geographische Lage, die Kiautschau die Rolle zur Vermittelung des Handels zwischen Nord- und Mittelchina förmlich aufdrängt. Wenn unter den Umständen dort nicht das geleistet werden sollte, was die vorhandenen Verhältnisse möglich erscheinen lassen, so würden wir nur uns selbst, nicht die Umstände anzuklagen haben.

Die erste Aufgabe der deutschen Verwaltung muss sein, fremde und chinesische Kaufleute nach Kiautschau zu ziehen. Zu dem Zweck muss ihnen dort mindestens dasselbe, wenn nicht mehr geboten werden, als was an anderen Plätzen bereits vorhanden ist. Der fremde Kaufmann, der z. B. von Hongkong, Shanghai oder Tientsin nach Kiautschau kommt, giebt manche ihm lieb gewordenen socialen Beziehungen und ein bis zu einem gewissen Punkte grossstädtisches Leben auf für einen Platz, an dem erst alles geschaffen werden muss; er ist an grosse Freiheit der Bewegung gewöhnt und besitzt eine recht bedeutende Dosis von Selbstgefühl, die, wenn man sieht, was er und seine Genossen in den verschiedenen Municipalverwaltungen geleistet haben und täglich leisten, auch eine durchaus berechtigte ist. Von einem solchen Manne zu erwarten, dass er sich nach continentalem Muster zugeschnittenen Polizeivorschriften fügen würde, heisst ihn und die Lage in Ostasien durchaus verkennen. Er würde sich vielleicht manchem unterwerfen, wo und wenn ihm bedeutende Geschäftsvortheile in Aussicht ständen, aber wo alles erst zu schaffen ist, werden sich wenige und das nicht die besten finden, die geneigt wären, einen der vorgenannten Plätze mit Kiautschau zu vertauschen. Dass aber eine Berechtigung besteht, derartige polizeiliche Auswüchse zu fürchten, hat die bisherige Geschichte unserer afrikanischen Colonien zur Genüge bewiesen, wie ja auch die Forderung der persönlichen Meldung auf dem Polizeibureau in Tsingtau für jeden Ankommenden in dieselbe Kategorie gehört.

Also möglichst wenig polizeiliche Chikanen, möglichst grosse persönliche Freiheit und eine möglichst starke Betheiligung des kaufmännischen Elements an der Gemeinde-Verwaltung.

Der chinesische Kaufmann wie überhaupt die ganze chinesische Bevölkerung verlangen Schutz vor den Erpressungen ihrer Beamten und Berücksichtigung ihrer nationalen Eigenthümlichkeiten. Die Fragen der Vielweiberei, der Haussklaverei, des Erbrechts, ja selbst der von chinesischen Aerzten geleiteten Hospitäler sind solche, an die die Verwaltung der Colonie Hongkong nur selten zu rühren gewagt hat und dann nie, ohne sich die Finger zu verbrennen; es wäre daher ausserordentlich bedauerlich, wenn ein deutscher Amts- oder sonstiger Richter auf die Idee kommen sollte, die Lösung derselben auf Grund seiner Bekanntschaft mit dem Corpus juris zu versuchen. Die Kenntniss der chinesischen Umgangssprache, nicht der Schriftsprache, muss für alle deutschen Beamten verlangt werden, die mit der chinesischen Bevölkerung dauernd in Berührung kommen. Während einerseits die im englischen Dienst gebräuchliche Regel, nach welcher derjenige, der in der Landessprache eine Prüfung zu bestehen im Stande ist, eine Zulage bis zu 2000 Mk. pro Jahr erhält, mit Vortheil auch bei uns eingeführt werden könnte, muss mit Entschiedenheit darauf gesehen werden, dass Personen, die zur Erlernung der chinesischen Sprache unfähig oder zu faul sind, nicht im Dienst in China verbleiben.

Die zweite Aufgabe wird die Herstellung der Eisenbahnverbindung mit dem Hinterlande sein zur Erschliessung desselben und der in demselben gelegenen Bergwerke. Die im Reichstage bei Gelegenheit der Debatten über die Kiautschaufrage zu Tage getretenen Ansichten haben vielfach einen solchen Mangel an Verständniss für die Sachlage bewiesen, dass die Besorgniss nicht unbegründet erscheint, dass, falls dieselben an entscheidender Stelle ausschlaggebend werden sollten, die Eröffnung des Hinterlandes damit überhaupt in Frage gestellt werden könnte. Der Gewinn des fremden Kaufmanns an den meisten Ein- und Ausfuhrartikeln ist in China ein äusserst geringer, und eine unbedeutende Vertheuerung der Fracht oder sonstigen Spesen wird meistens genügen, ein Geschäft überhaupt

unrentabel zu machen; es wird also im Interesse einer verständigen Verwaltung liegen, die Lade- und Entladegebühren und sonstigen Spesen wie die Kosten des Transports ins Innere so niedrig zu stellen, dass Kiautschau in dieser Beziehung die Concurrenz mit den am Yangtsze und im Norden gelegenen Plätzen aushalten kann. Nun hat aber die bisherige Erfahrung gelehrt, dass deutsches Eisenbahnmaterial, Schienen wie Locomotiven, nur zu bedeutend höheren Preisen, 20 % für die ersteren und mehr für die letzteren, nach China gelegt werden kann als englisches und amerikanisches; ausserdem sind die Gehälter englischer Techniker und Ingenieure niedriger als die deutscher, es steht also zu erwarten, dass eine von Deutschen mit deutschem Material von Kiautschau ins Innere gebaute Bahn sich verhältnissmässig theurer stellen wird als andere vom Innern aus nach dem Yangtsze oder nach Tientsin gebaute Bahnen und daher auch, wenn das angelegte Capital sich überhaupt rentiren soll, höhere Frachten wird berechnen müssen. Nimmt man dazu, dass jetzt bereits, wo keinerlei Erleichterungen und Bequemlichkeiten zum Laden und Entladen in Kiautschau bestehen, ein auf den chinesischen Zollsatz zuzuschlagender Zoll von 1 % erhoben wurde, was die Waare natürlich entsprechend vertheuert, und dass von conservativer Seite, die in diesem Falle wohl Hand in Hand mit den Socialdemokraten gehen dürfte, in Aussicht genommen ist, dem im Bahnbau oder Bergbau angelegten Capital nur eine verhältnissmässig geringe Verzinsung zuzugestehen, den über dieselbe hinausgehenden Gewinn aber ganz oder theilweise für den Staat in Anspruch zu nehmen, so wird man wohlthun, sich von vornherein auf ein schnelles und glänzendes Fiasco gefasst zu machen. Es scheint wirklich ein starkes Stück, deutschem oder sonstigem Capital zuzumuthen, sich in unbekannten Gegenden auf Unternehmungen einzulassen, deren Kosten und Erträgnisse noch Niemand übersehen kann, um im günstigsten Falle Zinsen zu verdienen, die weit unter denen stehen würden, welche industrielle Unternehmungen in Deutschland abzuwerfen pflegen, während der etwaige weitere Gewinn dem Staate zufliessen würde, der sich, da er bekanntlich ein Racker ist, hüten würde, auch am Verlust

einen Antheil zu übernehmen. Wäre die Frage, ob wir überhaupt einen Erfolg in Kiautschau zu erzielen im Stande sein werden, nicht eine so ernste für unsere ganze nächste Zukunft, so könnte die Komik, die in der neuesten Blüthe conservativer Colonialpolitik liegt, wirklich ungetrübte Heiterkeit hervorrufen.

Also fort mit allen solchen Beschränkungen und Belästigungen; dem für die Entwickelung Kiautschaus angelegten Capital die grösste Freiheit und den grössten Schutz, und dem Staat nur den Gewinn, der sich sach- und naturgemäss aus der Steigerung des Verkehrs, des Handels und des Wohlstandes ergeben muss.

In Deutschland ist man nur zu sehr geneigt, sobald nicht die ersten Jahre eine reichliche Ernte bringen, das Feld, in das wenig oder nichts gesteckt worden ist, als ein unfruchtbares zu verachten und zu verschreien. In Colonialfragen ist diese Gewohnheit eine doppelt tadelnswerthe. Es wird daher für etwaige Kritiker, und an denen dürfte es nicht fehlen, gut und lehrreich sein, sich der verschiedenen Beurtheilungen zu erinnern, die Hongkong im Laufe der Jahre gefunden hat. In 1845 erklärten die englischen Kaufleute, dass eine solche Niederlassung wie Hongkong von ihnen nie verlangt worden sei, in 1850 berichtete der Gouverneur von Hongkong, dass mit Ausnahme des Opiumhandels der Handel ebenso gut in Canton oder Shanghai, wie in Hongkong betrieben werden könne; wenige Jahre später konnte ein englischer Colonial-Minister, Earl Grey, schreiben, dass, wenn man bedenke, was Hongkong koste, man wünschen müsse, dass es gar nicht genommen worden sei, und noch in 1858 orakelte die Times, die Besitznahme Hongkongs sei ein Fehler. Dabei erhält die Colonie seit dem Ende der fünfziger Jahre keinen dauernden Zuschuss mehr vom Mutterlande und trägt sogar nicht unerheblich zu den Kosten der Besatzung bei, und der Werth des jährlich über Hongkong, das dem Schiffsverkehr nach der sechste Hafen der Welt ist, gehenden Handels wird auf über 800 Millionen Mark geschätzt. Was Hongkongs Entwickelung gefördert und überhaupt möglich gemacht hat, ist die Freiheit des Verkehrs nach jeder Richtung hin, Freiheit des Schiffsverkehrs, Freiheit des durch keine Ab-

gaben beschränkten Waarenverkehrs, Freiheit der durch keine engherzigen Bestimmungen und polizeilichen Vorschriften beschränkten Niederlassung ohne Unterschied der Nationalität. Das sind Lehren, aus denen wir auch Nutzen zu ziehen suchen sollten, und die ihre praktische Bethätigung am besten darin finden würden, wenn das Gebiet von Kiautschau zum Freihafen erklärt und die zollamtliche Verwaltung für die in dasselbe einzuführenden oder aus demselben auszuführenden Waaren einem chinesischen, auf deutschem Gebiet zu functionirenden chinesischen Seezollamt anbetraut würden. Eine solche Maassregel, zu der man von deutscher Seite bereits theilweise gegriffen zu haben scheint, würde uns erhebliche Kosten, und bei der Unkenntniss unserer Beamten mit chinesischen Verhältnissen, viele Mühe sparen.

Bei der Absteckung der für Fremde und Chinesen zu dienenden Niederlassungen wird man wohl thun, die Möglichkeit der schnellen Entwickelung des Platzes ins Auge zu fassen, ohne in den namentlich von den Franzosen häufig begangenen Fehler zu fallen, das Strassennetz der erwarteten Stadt so gross anzulegen, dass dasselbe, wie z. B. in Saigon, in dreissig Jahren nicht ausgefüllt wird. Die englischen Colonien und Niederlassungen in Ostasien haben fünfzig und mehr Jahre gebraucht, um es zu einer europäischen Bevölkerung von 5—8000 Seelen, die Garnisonen mit einbegriffen, zu bringen, wir haben also vollständig Zeit, uns auf einen in der Höhe wohl auch erst nach manchen Jahrzehnten zu erwartenden Zuwachs einzurichten. Dagegen wird es möglich sein, Kiautschau an Stelle von Tschifu zum Sanatorium der fremden Gemeinde von Shanghai und vielleicht Hongkong zu machen, wenn den Wünschen derselben durch Anlage von Wegen, Gärten, Hotels und Villen und verständiger Benutzung der durch die Anwesenheit einer stärkeren Garnison gebotenen Möglichkeit abwechselnder Vergnügungen Rechnung getragen wird.

Die Versorgung der Niederlassung mit gutem Wasser, sanitätspolizeiliche Maassregeln, die Anwesenheit eines oder einiger der englischen Sprache mächtigen Civilärzte, die Anlernung der chinesischen Bevölkerung zur Garten- und Obst-

cultur und die Beforstung der Berge, letztere nach Vorbild dessen, was in musterhafter Weise in Hongkong geschehen, werden wesentlich dazu beitragen, das Leben in Kiautschau für alle in Frage kommenden Klassen, die Garnison, die Bemannungen der Schiffe, die Civilbevölkerung und die Besucher und Sommerfrischler gesünder und angenehmer zu machen.

Um nach der angedeuteten Richtung hin etwas leisten zu können, muss der lokalen Verwaltung aber ein gewisser Grad von Selbständigkeit gewährt werden, der ihr erlaubt, innerhalb gewisser Verwaltungs- und finanzieller Grenzen ihre Entscheidungen zu treffen, ohne für jede Maassregel oder Ausgabe stets die Entscheidung der einheimischen höheren Instanzen einholen zu müssen, was immer, auf schriftlichem Wege, drei bis vier Monate in Anspruch nehmen dürfte.

Was die Sicherung von Kiautschau gegen einen feindlichen Angriff anbetrifft, so muss der Platz in den Stand gesetzt werden, sich erfolgreich gegen einen feindlichen Angriff vom Lande und von der See aus vertheidigen zu können, und das dort seinen Hauptstützpunkt besitzende deutsche ostasiatische Geschwader darf nicht, wie dazu immer Neigung vorhanden ist, aus minderwerthigen Schiffen zusammengesetzt werden, sondern aus dem Besten, was wir besitzen, denn im Falle eines Conflictes mit einer anderen als asiatischen Macht wird es während einer Dauer desselben auf keine Verstärkung rechnen dürfen, sondern auf seine eigenen Mittel angewiesen sein.

Das sind in grossen Zügen die Grundsätze, die für die Verwaltung unserer neuen Erwerbung in Ostasien maassgebend sein sollten; eine Befolgung derselben wird in absehbarer Zeit Kiautschau zu einem werthvollen Besitz machen, eine Missachtung derselben uns dort ein deutsches Tongking schaffen, zum Kummer aller wahren Freunde deutscher überseeischer Entwickelung, und zur Last der deutschen Steuerzahler, aber zur Freude der ja immerhin recht zahlreichen Klasse, für die, wie in Frankreich, so bei uns die Colonien nur für die nach denselben hinausgesandten Beamten vorhanden zu sein scheinen.

IX.

Literatur-Verzeichniss.

(Verzeichniss der Bücher, Zeitschriften und Veröffentlichungen, welche bei der Abfassung der vorliegenden Schrift benutzt worden sind.)

China. Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien von Ferdinand Freiherrn von Richthofen. Berlin, Verlag von Dietrich Reimer. 1877.

China and the Roman Orient: researches into their ancient and mediaeval relations as represented in old chinese records by F. Hirth, Ph. D. Leipsic o Munich: Georg Hirth. 1885.

Chinesische Studien von Friedrich Hirth. München und Leipzig. G. Hirth's Verlag. 1890.

Davis, J. F., The Chinese: general description of the Empire of China and its inhabitants. London 1844.

Williams, S. Wells. The Middle Kingdom. II. Auflage. New-York 1885.

Historical Sketch of the ecclesiastical, political and commercial relations of Russia with China. Drawn chiefly from original sources. By John Dudgeon M. D. Peking 1872.

Treaties, Conventions etc. between China and Foreign States: with a chronological List of treaties and of regulations based on treaty provisions 1689—1886. Prepared by order of the Inspector General of Customs. Shanghai. Statistical Departement of the Inspectorate General of Customs. 1887.

Tabellarische Uebersichten des Hamburgischen Handels im Jahre 1897, zusammengestellt von dem handelsstatistischen Bureau. Hamburg, Druck von Schröder & Jeve 1898.

Statistische Mittheilungen, betreffend Bremens Handel und Schifffahrt im Jahre 1897, herausgegeben von der Handelskammer zu Bremen. Bremen, Druck von H. M. Hauschild 1898.

Handel und Schifffahrt Königsbergs i. P. Berichte des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Königsberg i. Pr. 1849—1897. Königsberg, Hartung'sche Buchdruckerei.

Die commercielle Entwickelung Chinas in den letzten 25 Jahren. Von Dr. Joseph Grunzel. Leipzig 1891. Verlag von Wilhelm Friedrich, k. k. Hofbuchhändler.

Imperial Chinese Maritime Customs. Statistical Series. Returns of Trade and Trade Reports. Part I. Report on the trade of China and abstract of statistics. Part II. Reports and statistics for each port. Published by order of the Inspector General. Shanghai. Kelly & Walsh, Ld. London. F. S. King & Son. 1875—1897.

Oesterreichische Monatsschrift für den Orient. Herausgegeben vom k. k. österreichischen Handelsmuseum in Wien. Redigirt von Julius Böhm. Juni 1898. Chinas Thee-Production und Thee-Export. (Specialbericht des k. und k. General-Consulates in Shanghai.)

Sechs Reisen um die Erde der Königlich Preussischen Seehandlungsschiffe Mentor und Prinzess Louise in den Jahren 1822—1842. Dr. Heinrich Berghaus. Breslau 1842.

Bericht über den Betrieb der Seiden-Trocknungs-Anstalt in Crefeld für das Geschäftsjahr 1896/97 von Dr. E. Königs, Director der Anstalt. Crefeld, Druck von Kramer & Baum.

Memorandum on the Inland-Taxation ou foreign Goods and native produce in China. Peking, April 1878. M. v. Brandt. Als Manuscript gedruckt.

Die Einnahmequellen und der Credit Chinas nebst Aphorismen über die deutsch-ostasiatischen Handelsbeziehungen von A. H. Exner, s. Zt. Delegirter des Deutschen Eisenbahn-Consortiums für China. Berlin, Verlag von A. Asher & Co. 1887.

Die Abgeschlossenheit der Chinesen unter besonderer Berücksichtigung des deutschen Handels. Hildesheim, Druck von August Lax.

Betrachtungen über die Lage des deutschen Einfuhrhandels in China. Sonderabdruck aus dem »Ostasiatischen Lloyd«. Shanghai 1897.

Foreign Office 1897. Annual Series No. 1909. Diplomatic and consular reports on trade and finance. China. Report on the state of trade at the treaty ports of China, by Mr. Consul Byron Brenan.

Chambre de commerce de Lyon. Rapport général sur l'origine, les travaux et les conclusions de la Mission Lyonnaise d'exploration commerciale en Chine, présenté par M. Henri Brenier, Directeur de la Mission. Lyon, Alexandre Rey 1897.

Chambre de commerce de Lyon. Mission d'exploration en Chine (1895—1897). La pénétration française en Chine. Notes sur les débouchés ouverts à l'industrie et au commerce française. Lyon, ebendaselbst.

Reports of the Mission to China of the Blackburn Chamber 1896/97. Blackburn. The North East Lancashire Press Company. Enthält 1. den Bericht des Consuls F. S. A. Bourne an Lord Salisbury,

2. den Bericht der Herren H. Neville und H. Bell an die Handelskammer.
Engl. Blaubuch. China No. 1 (1898). Correspondence respecting the Affairs of China. April 1898 und frühere.
Franz. Gelbbuch. Documents diplomatiques. Chine 1894 bis 1898. Paris 1898 und frühere.
Hongkong. Die Geschichte einer europäischen Colonie von Dr. Karl Rathgen. In den Preussischen Jahrbüchern April 1898, S. 28—42.
Deutsches Handelsarchiv 1897, 1898 Januar bis August.
Foreign Office 1897. Miscellaneous Series. No. 415. China. Report on the revenue and expenditure of the Chinese Empire, by Mr. Consul Jamieson. February 1897.
Foreign Office 1898. Miscellaneous Series. Report on trade between the United States and China. May 1898.
General Chamber of Commerce at Shanghai. Memoranda on inlandtaxation and transit dues. 1868/69.

Zugleich ergreife ich mit Vergnügen diese Gelegenheit, den Handelskammern von Crefeld und Elberfeld wie Herrn Paul Just in Zittau meinen wärmsten Dank für die mir von ihnen zu Theil gewordene sehr werthvolle freundliche Unterstützung zu sagen.

M. v. Brandt.

X.

Tabellen.

Tabelle I.

Verzeichniss der Häfen und Plätze, in welchen sich fremde chinesische Zollämter befinden.

1. Häfen, welche dem fremden Handel geöffnet sind.

Niuchwang (seit 1858) in der Manchurei.
Tientsin (seit 1860) in Chili.
Tschifu (Tangchau, seit 1858) in Shantung.
Chinkiang (seit 1860) in Kiangsu
Wuhu (seit 1876) in Anhui
Kiukiang (seit 1860) in Kiangsi
Hankau (seit 1860) in Hupé
Shasi (seit 1895) in Hupé
Ichang (seit 1876) in Hupé
Chungking (seit 1890) in Szechuen
} am Yangtsze.
Shanghai (seit 1842) in Kiangsu.
Suchau (seit 1895) in Kiangsu.
Hangchau (seit 1895) in Chekiang.
Ningpo (seit 1842) in Chekiang.
Wenchau (seit 1876) in Chekiang.
Fuchau (seit 1842) in Fokien.
Amoy (seit 1842) in Fokien.
Swatau (Chaochau, seit 1858) in Kwangtung.
Canton (vor 1842) in Kwangtung.
Kumchuk (seit 1897) in Kwangtung
Kongmun (seit 1897) in Kwangtung
Samshui (seit 1897) in Kwangtung
Wuchau (seit 1897) in Kwangsi
} am Sikiang, Westfluss.
Kiungchau (seit 1858) auf Hainan in Kwangtung.
Pakhoi (seit 1876) in Kwangtung.

2. Dem chinesischen Dschunkenverkehr geöffnete Häfen.

Lappa bei Macao
Kaulun bei Hongkong } in Kwangtung.

3. Dem französischen Handel geöffnete Plätze.

Lungchau (seit 1886) in Kwangsi.
Mengtsze (seit 1886) in Yünnan.

4. Dem französischen und englischen Handel geöffnet.

Ssemao (seit 1894 resp. 1897) in Yünnan.

5. Dem englischen Handel geöffnet.

Yatung (seit 1890/94) in Tibet.

6. Häfen und Plätze, deren Eröffnung in Aussicht genommen ist.

Chin-wang-tao in der Manchurei.
Talienwan in der Manchurei.
Kiautschau in Shantung.
Wusung bei Shanghai in Kiangsu.
Yochau in Hunan am Yangtsze.
Funing in Fukien.
Manwyne (oder Shuningfu) in Yünnan für den englischen Handel.

Tabelle II.

Jahr	Gesammt-Einfuhr nach China Tls.	Gesammt-Ausfuhr von China Tls.	Davon Einfuhr vom Continent von Europa ohne Russland Tls.	Davon Ausfuhr nach dem Continent von Europa ohne Russland Tls.	
1864	45 937 289	48 366 926	—	—	
1865	55 715 458	54 193 274	—	—	
1866	67 174 181	50 596 223	—	—	
1867	62 459 226	52 158 300	—	—	
1868	63 281 804	61 826 278	—	—	
1869	67 108 533	60 139 237	—	—	
1870	63 693 268	55 294 866	—	—	
1871	70 093 077	66 853 161	—	—	
1872	67 317 049	75 288 125	—	—	
1873	66 637 209	69 451 277	7 208 542		Ein- und Ausfuhr
1874	64 360 864	66 712 868	6 922 775		
1875	67 803 247	68 912 929	9 345 630		
1876	70 269 574	80 850 512	14 932 861		
1877	73 233 896	67 445 022	5 897 478		
1878	70 804 027	67 172 179	9 286 127		
1879	82 227 424	72 281 262	11 599 342		
1880	79 293 452	77 883 587	14 157 975		
1881	91 910 877	71 452 974	12 279 373		
1882	77 715 228	67 336 846	11 236 276		
1883	73 567 702	70 197 693	10 191 583		
1884	72 760 758	67 147 680	11 822 744		
1885	88 175 413	64 884 879	2 518 347	7 304 370	
1886	87 449 680	77 104 475	2 749 083	11 928 404	
1887	102 245 319	85 678 145	2 587 548	11 545 406	
1888	124 710 750	92 156 332	2 953 552	12 944 983	
1889	110 763 915	96 747 736	2 205 988	17 533 707	
1890	127 093 481	87 144 480	2 471 075	11 629 886	
1891	134 003 863	100 947 849	4 381 413	14 899 501	
1892	135 101 198	102 583 525	5 128 142	17 166 540	
1893	151 326 819	116 632 311	5 215 909	15 855 079	
1894	162 102 911	128 104 522	5 770 594	19 119 081	
1895	171 696 715	143 293 211	7 552 099	21 172 378	
1896	202 589 994	131 081 421	9 432 000	18 078 000	
1897	202 828 625	163 501 338	8 565 807	25 878 118	

Tabelle III.

Ausfuh

Jahr	Thee Picul	Seide Picul	Wolle Picul
1867			1 097
1868	1 432 088	57 046	311
1869	1 529 152	59 954	998
1870	1 371 867		398
1871	1 678 494	73 893	
1872	1 774 663	81 022	
1873	1 617 763	78 543	d. 4 041
1874	1 735 379	91 576	
1875	1 818 387	98 567	
1876	1 762 887	99 294	5 817
1877	1 909 700	77 181	5 403
1878	1 898 956	89 148	9 515
1879	1 987 463	105 833	2 387
1880	2 097 118	114 721	?
1881	2 137 472	105 732	?
1882	2 017 151	106 314	22 755
1883	1 987 324	107 157	33 825
1884	2 016 218	116 430	34 799
1885	2 128 751	101 141	43 055
1886	2 217 295	145 943	49 664
1887	2 096 097	164 013	56 261
1888	2 167 252	150 431	81 789
1889	1 877 331	168 775	102 182
1890	1 665 396	158 427	98 738
1891	1 750 034	187 577	135 363
1892	1 622 681	181 246	173 406
1893	1 820 831	182 500	130 072
1894	1 862 312	196 305	253 336
1895	1 865 680	220 092	235 766
1896	1 712 841	177 473	172 032
1897	1 532 158	217 392	232 343

*) d durchschnittlich.

on China.

Baumwolle Picul	Häute Picul	Felle Stück	Hanf Picul	Tabak Picul
d. 39 759	d. 50			d. 3 495
d. 33 578	d. 4 021			d. 11 098
42 977	14 882			8 860
33 216	56 627	144 348	8 716	12 665
23 311	41 360	191 465	8 883	11 122
12 362	25 514	145 852	10 456	16 207
18 077	20 623	244 193	19 548	19 077
22 908	38 518	330 922	20 771	7 250
41 690	34 946	573 321	24 825	7 004
22 074	64 017	45 635	21 824	11 403
53 571	88 023	599 548	29 854	24 443
61 850	90 412	654 548	35 636	24 042
56 877	86 845	230 091	32 846	21 544
74 388	81 789	220 632	40 818	32 416
202 546	87 824	379 891	43 840	67 128
504 420	60 975	278 987	53 916	69 569
298 886	60 271	457 315 Tls.	35 596	93 660
355 584	67 521	881 225 »	42 506	93 838
508 843	62 911	1 315 532 »	61 598	92 127
576 155	95 597	1 299 159 »	79 661	110 513
747 231	119 020	1 681 710 »	96 661	113 886
896 096	115 408	2 649 670	97 926	112 014
418 102	152 367	2 644 989	86 913	104 761
493 139	216 525	3 083 517	99 474	141 877

Tabelle IV.

Ausfuhr von China.

Jahr	Strohgeflecht Picul	Binsen-Hüte Stück	Matten Stück	Matten Rollen	Borsten Picul	Federn Picul	Haar Werth in Taels
1890	80 290	1 019 900	16 403 974	189 542	—	33 466	302 312
1891	79 211	1 706 962	16 439 546	238 050	—	40 392	340 998
1892	87 273	1 362 000	17 283 012	223 894	—	43 882	357 937
1893	100 450	2 909 630	17 267 381	406 806	—	54 186	551 191
1894	120 609	2 912 375	16 650 238	273 890	18 378	43 268	719 080
1895	117 777	2 354 762	33 220 860	483 487	27 142	65 245	228 527
1896	100 184	2 236 500	17 363 803	502 017	21 886	64 329	271 143
1897	98 226	4 359 578	37 472 062	418 105	24 351	75 649	255 491

Tabelle V.

Theehandel in Königsberg.

Jahr	Gesammt-Einfuhr Centner	Davon Loco Centner	Davon Spedition Centner	Bemerkungen
1849-61				Die Berichte über diesen Zeitraum enthalten keine besonderen Angaben über eingeführte und ausgeführte Quantitäten, aber vielfache Klagen über den nachtheiligen Einfluss des dänischen Krieges, des Krimkrieges, der russischen Zollgesetzgebung und die schwerfällige Güterabfertigung auf dem Bahnhof in Königsberg.
1862	72 599	44 099	28 500	
1863	92 284	47 448	44 836	
1865	102 262	67 281	34 981	
1866	83 895	46 210	37 685	
1867	139 529	58 322	81 207	
1868	183 112	67 250	115 852	
1869	102 895	69 806	133 089	
1871	224 095	78 908	145 187	
1872	236 811	60 820	175 591	
1873	189 785	46 437	143 348	
1874	166 895	50 789	116 106	
1875	196 705	62 591	134 114	
1876	137 615	59 500	78 115	
1877	196 532	73 449	123 083	
1878	233 617	86 409	147 208	
1879	228 179	83 979	134 200	
1880	272 340	103 354	168 986	
1881	220 468	94 811	125 657	
1882	206 316	67 582	138 734	
1883	218 590	73 445	144 043	
1884	238 940	72 450	166 490	
1885	169 880	48 110	121 770	
1886	200 650	58 650	142 000	
1887	73 610	18 310	55 300	
1888	111 390	43 620	67 770	
1889	88 840	33 360	55 480	
1890	94 530	48 690	45 840	
1891	54 220	27 660	27 160	
1892	63 360	26 330	37 030	
1893	67 790	34 230	33 560	
1894	65 550	31 220	34 330	
1895	47 330	21 920	25 410	
1896	64 605	21 755	42 850	
1897	71 370	16 540	54 830	

Tabelle VI.

Einfuhr von China nach Hamburg in 1897 seewärts Waaren im Werthe über 100 000 Mk.

	Doppel-Centner	Mark
Thee	18 112	2 297 760
Roher Tabak	2 321	155 580
Cassia lignea	11 002	670 730
Candirter Ingber	1 923	118 080
Galläpfel	8 499	1 066 180
Sternanis	1 280	202 200
Roher Kampher	11 892	2 296 290
Cassia-Oel	548	590 480
Trockene Rindshäute	13 787	1 689 320
Schaf- und Ziegenfelle	2 518	364 320
Häute und Felle zur Lederbereitung	1 359	128 450
Pelzfelle	854	972 930
Fertiges Pelzwerk	949	328 160
Borsten	4 714	1 345 230
Bettfedern	26 099	2 979 610
Vegetabilischer Talg	7 764	304 730
Holzöl	9 556	560 190
Stuhlrohr	3 079	168 720
Rohe Stöcke	12 812	350 530
Seidenabfall	1 182	126 050
Matten aus Bast und Stroh	2 434	144 460
Andere Bast- und Strohgeflechte	3 060	615 920
Zündwaaren	2 740	158 030

Waaren, von denen für 50 000 Mk. oder mehr eingeführt worden, sind: Eigelb, Rhabarber, raffinirter Kampher, Büffelhörner (49 560 Mk.), Stuhlrohrabfall, Schmuckfedern, rohe Schafwolle, Alpacca- und Vigognewolle, Seidenwaaren, Kurzwaaren.

Tabelle VII.

Einfuhr von Baumwollenwaaren, Wollenwaaren und Metallen in 1897.

I. Baumwollenwaaren.

		Stück	Taels
Shirtings:	ungebleichte glatte	4 957 538	11 199 561
	gebleichte glatte	2 292 555	7 638 120
	do. gemusterte	—	—
	do. broschirt und punktirt	7 191	14 897
	gefärbte glatte	111 953	356 968
	do. gemusterte	—	—
	do. broschirt und punktirt	181 964	422 661
	do. japanische	2 260	5 390
T-Tuch:		1 215 059	2 424 495
	Indisches	367 781	445 491
	Japanisches	24 957	49 877
Drills:	Englische	76 202	205 991
	Indische	11 243	30 249
	Holländische	25 862	72 694
	Amerikanische	1 531 647	4 469 992
	Japanische	1 250	3 166
Jeans (Parchent):	Englische	183 451	411 527
	Holländische	50 890	101 264
	Amerikanische	68 076	157 419
Sheetings:	Englische	389 569	1 051 928
	Indische	23 700	52 842
	Holländische	*)	
	Amerikanische	2 418 971	6 800 141
	Japanische	24 744	60 408
Zitz, Möbel- und glatter bedruckter Kattun (Chintzes, Furnitures and plain Cotton Prints)		932 494	1 570 312
Twills, bedruckte		82 315	258 391
Türkisch rothe Baumwollenstoffe		174 396	350 102
Lastings, glatt und gemustert		1 141 064	3 742 787
Damast		3 077	17 469
Sammet		42 090	275 164
Velverets		16 010	103 018
Jaconets, Cambrics, Dinons, Musseline und Dimities		146 219	144 583
	Zu übertragen		42 436 907

*) In 1896 1040 Stück im Werthe von 2621 Taels.

	Dutzend	Taels
Uebertrag		42 436 907
Tücher (nicht über 1 Yard im Quadrat)	413 724	173 146
do. japanische	23 071	10 853
Handtücher	584 789	217 207
do. japanische	141 728	55 240
	Stück	
Flanell (Baumwolle)	125 277	381 594
do. japanischer	60 532	68 243
Japanischer Baumwollenstoff (cottoncloth)	172 731	113 403
do. Krepp	50 903	32 987
Unclassificirt	—	743 583
	Picul	
Baumwollen-Garn: Englisch	51 298	1 280 510
Indisch	1 235 537	26 582 946
Japanisch	283 817	6 409 505
Zwirn	2 464	157 156
		78 663 280

gegen 79 243 431 Taels in 1896.

II. Wollenwaaren.

	Stück	Taels
Camelot: Englisch	60 113	758 876
» Holländisch	18	378
Lastings	83 849	742 966
Long Ells	72 109	386 594
Spanish Stripes	45 542	501 253
Tuch (Broad, Medium, Habit und Russian) . . .	32 041	925 218
Lustres und Orleans: glatt	3 769	37 626
Brocat	1 352	8 922
	Paar	
Decken	16 029	70 181
Union- oder Poncho-Tuch	3 265	79 520
Flanell	3 127	48 375
Italian-Cloth (Zanella)	119 550	883 483
Unclassificirt	—	114 749
	Picul	
Wollen-Garn und -Schnur	3 130	279 964
		4 838 105

gegen 5 363 143 Taels in 1896.

III. Metalle.

	Picul	Taels
Eisen: Nageleisen	192 074	491 577
Stabeisen	105 336	290 672
Reifeisen	24 495	75 453
Bleche und Platten	57 725	228 198
Draht	41 836	227 007
Roh- und Block- (Ballast-) Eisen (Pig und Kentledge)	24 127	50 942
Altes Eisen	543 915	815 664
Eisenwaare, unclassificirt	—	416 174
Zinn in Blöcken	68 299	1 939 308
Weissblech	58 619	290 899
Blei: In Mulden	127 518	687 113
Gewalztes (Theeblei und in Tafeln)	1 690	10 099
Kupfer: In Barren, Stäben, Blechen, Platten und Nägeln	8 265	150 440
Draht	1 322	28 810
Erz und unverarbeitet	41 781	842 503
Kupferwaare, unclassificirt	569	19 410
Gelbmetall in Stangen, Stäben, Blech und Nägeln	29 008	440 468
Messingdraht	2 210	47 104
Stahl	53 048	275 632
» weicher oder Iron Ingots	11 768	30 865
Zink	30 097	235 606
Quecksilber	915	75 032
Weisses (German-) Silber (White metal)	3 994	170 697
Nickel	613	32 408
Metalle, unclassificirt	—	274 527
		8 146 608

gegen 9 759 134 Taels in 1896.

Tabelle VIII.

Einfuhr in China.

Jahr	Metalle	Baumwollene Waaren	Wollene Waaren	Kohle Tonnen	Nähnadeln Mille
1864	—	—	—	—	—
1865	—	—	—	—	—
1866	—	—	—	—	—
1867	1 460 089	14 617 268	durchschn. 6 081 263	113 430	52 227
1868	3 112 284	22 373 056		157 727	469 547
1869	3 278 152	25 208 918		126 763	806 759
1870	4 044 600	22 307 940	6 535 262	78 405	746 979
1871	2 438 547	29 803 783	4 765 876	85 555	
1872	3 611 389	25 407 069	4 794 584	134 393	
1873	3 104 081	21 535 879	5 946 265	115 113	1 003 872
1874	3 503 790	18 270 196	4 049 073	116 291	
1875	4 226 790	20 061 196	4 561 421	143 279	
1876	3 692 804	20 216 246	4 259 281	127 565	685 285
1877	4 354 799	18 955 795	4 797 654	168 865	902 837
1878	4 178 376	16 829 231	4 875 594	203 746	608 153
1879	4 132 067	22 599 679	4 954 472	175 763	892 236
1880	4 079 196	23 382 957	5 810 688	214 421	1 933 944
1881	4 828 512	26 045 836	5 853 878	252 726	2 011 601
1882	4 700 533	22 706 784	4 496 263	253 099	1 853 637
1883	4 670 818	22 046 785	3 893 059	241 870	1 547 984
1884	4 096 870	22 141 222	3 709 678	262 378	1 711 858
1885	5 503 416	31 493 823	4 824 056	301 932	1 762 904
1886	5 380 744	36 247 897	6 779 017	310 422	1 916 851
1887	5 640 002	39 935 105	6 204 716	260 106	2 273 689
1888	6 887 123	44 437 525	5 097 605	268 308	2 735 230
1889	6 728 394	36 135 596	3 975 476	370 569	1 873 873
1890	6 872 084	45 020 302	3 642 782	306 027	2 286 478
1891	7 254 448	53 290 200	4 695 256	369 994	3 214 258
1892	7 130 866	52 707 432	4 794 230	398 230	3 043 539
1893	7 198 422	45 137 970	4 587 006	428 940	2 592 104
1894	7 526 651	52 105 448	3 540 195	486 295	2 421 724
1895	7 189 409	53 074 164	3 723 246	572 441	1 884 645
1896	9 759 143	79 243 431	5 363 143	624 914	4 170 982
1897	8 146 608	78 663 280	4 838 105	594 359	3 072 801

Tabelle IX.

Einfuhr in China.

Jahr	Wein, Bier, Spirituosen Taels	Metall-Knöpfe und andere Gross	Maschinen Taels	Anilin-Farben Taels
1886	101 517	—	—	—
1887	169 331	—	—	—
1888	276 850	—	—	—
1889	306 076	—	—	—
1890	320 893	—	410 348	889 619
1891	327 073	—	900 500	976 016
1892	364 977	—	593 449	978 921
1893	372 428	—	930 651	1 017 406
1894	419 016	185 549	1 119 777	1 169 061
1895	613 584	384 659	2 385 205	859 483
1896	644 927	617 916	2 064 441	1 546 100
1897	677 547	840 443	2 716 737	1 469 789

Tabelle X.

Ausfuhr nach China von Hamburg in 1897, Waaren im Werth über 100 000 Mk.

	D.-C.	Mk.
Raffinaden	5 537	144 410
	hl	
Wein*)	807	109 420
Bier	7 222	397 640
	D.-C.	
Butter	1 009	177 440
Chokolade und Zuckerwaaren	2 191	153 570
Cement	59 879	216 380
Farbholzextracte	2 107	125 830
Anilinfarben	3 361	1 596 700
Kalisalpeter	4 347	176 230
Roh- und Schmelzeisen	30 478	190 860
Gelbmetall	8 916	856 740

*) Excl. Champagner.

	D.-C.	Mk.
Nickel	458	107 020
Quecksilber	1890	790 100
Rohes Zink	3846	119 330
Gewalztes Zink	2802	119 760
Andere Metalle	692	130 040
Mineralschmieröle	2050	230 510
Wollen- und Halbwollengarn	3286	682 670
Wollen- und Halbwollenwaaren	3131	2 017 260
Baumwollengarn	780	206 460
Posamentirwaaren	832	428 090
Strumpfwaaren	598	298 930
Holzwaaren*)	1030	104 670
Papier	7562	241 160
Hohlglaswaaren	7740	295 290
Andere Glaswaaren**)	800	126 640
Nähnadeln	1421	629 870
Feine Eisenwaaren	9216	882 910
Kupfer- und Messingwaaren	1383	237 970
Andere Metallwaaren	977	186 330
Maschinen***)	3986	395 180
Stutz- und Wanduhren	1420	340 230
Gewehre	2030	422 100
Geschütze und Geschützttheile	215	220 130
Patronen und Zündhütchen	1207	228 490
Zündhölzer	7660	445 300
Knöpfe	731	289 840
Parfümerien	574	113 000

Waaren, von denen für 50 000 Mk. oder mehr ausgeführt worden sind.

Korn, Kartoffel-Spiritus und Sprit; Liqueur und anderer Branntwein (49 940 Mk.); Conserven; Berliner Blau; zubereitete Farben; Drogen und Chemikalien; Eisendraht (47 870 Mk.); Pelzfelle und Pelzwerk; Holzstoff; Herrenkleider; Schirmfournituren; Gummischuhe; Lederwaaren (ohne Stiefel); Porzellan; Geschützmunition; eiserne Nägel; Waffen; Dynamit und Sprengstoffe; Schiesspulver; Kurzwaaren; Musikinstrumente (Klaviere, Klaviaturen und andere).

*) Excl. Mobilien.
**) Excl. Spiegel, belegtes Spiegelglas und Glasperlen.
***) Excl. Nähmaschinen.

Tabelle XI.

Schiffsverkehr in China.

Jahr	Gesammtzahl der Fahrten	Gesammtzahl des Tonnengehalts	Davon durch deutsche Schiffe	Davon Tonnengehalt
1845	934	372 700	—	—
1863	19 334	6 024 568	—	—
1864	18 220	6 671 913	2255	608 261
1865	16 628	7 196 301	1872	517 192
1866	15 672	6 877 582	2190	605 444
1867	14 704	6 396 815	2232	611 841
1868	14 075	6 419 802	1783	467 851
1869	14 802	6 842 095	2387	666 261
1870	14 136	6 907 828	1304	370 607
1871	14 936	7 381 557	1480	428 747
1872	17 090	8 486 473	1976	607 948
1873	15 381	8 227 754	1702	492 033
1874	15 622	9 305 801	1368	530 377
1875	16 994	9 867 641	1577	561 577
1876	17 946	10 226 421	1587	661 668
1877	18 807	11 983 591	1376	496 908
1878	20 928	13 446 394	1983	743 457
1879	21 409	13 927 221	1907	721 046
1880	22 970	15 874 352	1501	632 044
1881	23 187	16 640 278	1632	728 027
1882	24 729	17 388 852	1864	882 856
1883	23 863	17 589 914	1610	774 017
1884	23 755	18 806 788	1758	939 765
1885	23 440	18 668 177	2230	1 217 685
1886	28 244	21 755 760	2762	1 499 296
1887	28 381	22 199 661	2749	1 480 083
1888	28 161	22 307 859	2702	1 570 035
1889	29 145	23 517 884	2656	1 582 648
1890	31 133	24 876 459	2140	1 343 964
1891	33 992	27 710 788	2520	1 911 897
1892	37 927	29 440 575	2016	1 466 133
1893	37 902	29 318 811	2142	1 508 015
1894	38 063	29 622 001	2429	1 983 605
1895	37 132	29 737 078	2684	2 442 185
1896	40 495	33 490 857	2090	1 945 019
1897	44 500	33 752 362	1858	1 658 094

Verlag von Siemenroth & Troschel in Berlin.

Die Verkehrsentwickelung

auf den

Wasserstrassen und Eisenbahnen

des

Elbe-Odergebietes

in dem Zeitraum von 1882—1895.

Von

Ernst Heubach,

Kgl. Bayer. Bauamtsassessor.

Mit 5 Tafeln.

1898. gr. 8°. VIII u. 75 S. Preis 3 Mk.

Die Reform

des

Deutschen Konsulatswesens

und die Errichtung

deutscher Handelskammern im Auslande.

Von

Dr. Vosberg-Rekow.

1896. 104 S. Preis 1 Mk. 50 Pfg.

Druck von Albert Limbach, G. m. b. H., Braunschweig.

Verlag von Siemenroth & Troschel in Berlin.

Tabellarische Nachrichten

über die

flössbaren und die schiffbaren Wasserstrassen des Deutschen Reiches.

Bearbeitet von

Victor Kurs.

Erläuterungen zu der von demselben Verfasser entworfenen und gezeichneten **Karte der flössbaren und der schiffbaren Wasserstrassen des Deutschen Reiches** in 1 : 1000000, auf 4 Blättern.

1895. X u. 188 S. gr. Fol. nebst 4 Kartenblättern. — Preis 25 Mk.
Die Tabellen ohne Karten 15 Mk. — Die Karten ohne Text 12,50 Mk.

Die Karte enthält in **möglichster Vollständigkeit alle flössbaren und alle schiffbaren Wasserstrassen** des Deutschen Reichs. Jene sind zum ersten Male, diese noch nicht in gleicher Vollständigkeit zusammengestellt, indem unter Anderm das in andern Veröffentlichungen fehlende oldenburgische Kanalnetz und die im Um- oder Neubau befindlichen, sowie die projektirten Wasserstrassen eingezeichnet sind.

Der **Maassstab,** 1 : 1000000, ist gross genug, um auch kleinere Wasserstrassen noch genügend kenntlich zu machen, und auch, um das **Eintragen etwaiger Konkurrenz- oder neuer Projekte zu erlauben.** Letzteres wird dadurch erleichtert, dass die Parallelkreise der Karte identisch sind mit den nördlichen und südlichen Begrenzungsrändern der Generalstabskarten.

Die **Farben** der Wasserstrassen lassen sofort erkennen, ob diese nur flössbar oder auch schiffbar sind, und — im letzteren Falle — welche Leistungsfähigkeit sie haben, ob sie nämlich für Schiffe von 100 Tonnen, 100—150, 150—300, 300—400 oder über 400 Tonnen Tragfähigkeit benutzbar sind. Man kann also **mit einem Blick sehen,** ob und wie man mit einem Fahrzeug von bestimmter Tragfähigkeit von einer Wasserstrasse des Deutschen Reichs zur andern gelangen kann.

Durch kleine Querstriche von der Farbe der Wasserstrassen sind deren **Schiffahrtsschleusen,** und zwar an richtiger Stelle gemacht.

Jede Wasserstrasse ist mit einer **farbigen Streckennummer** versehen, unter der die Tabellarischen Nachrichten nähere Auskunft geben.

Das **gesammte Eisenbahnnetz** ist völlig deutlich und möglichst genau in die Karte eingetragen, so dass diese in mancher Hinsicht eine Eisenbahnkarte ersetzt und jedenfalls über die gegenseitigen Beziehungen von Wasserstrassen und Eisenbahnen Aufschluss giebt.

Verlag von Siemenroth & Troschel in Berlin.

Die

Finanzpolitik der Verkehrsanstalten.

Von

Dr. Gottfried Zoepfl.

1898. gr. 8°. 49 S. Preis 1 Mk.

Mittelländische Verkehrsprojekte.

Reden und Aufsätze

Von

Dr. Gottfried Zoepfl.

1895. gr. 8°. 100 S. Preis 2 Mk.

Inhalt: Zukunftsfreundlich (Zur Einleitung). — Der Nord-Ostsee-Kanal. — Deutsch-Oesterreichische Verkehrsprojekte. — Das Projekt eines Rhein-Weser-Elbe-Kanals. — Ein mittelländischer Binnenschiffahrt-Kongress. — Anmerkungen.

Die

Eisenbahntariffrage unseres Holzverkehrs.

Von

Dr. Gottfried Zoepfl.

1896. gr. 8°. 64 S. Preis 1 Mk.

Von dem Gedanken ausgehend, dass die Frage einer allgemeinen Reform des deutschen Eisenbahn-Gütertarifwesens überall als eine brennende angesehen wird, behandelt der Verfasser in der vorliegenden kleinen Schrift ein umgrenztes Gebiet, in dem die Tariffrage nicht allein zu einer Interessenfrage, sondern bereits zu einer Lebensfrage geworden ist.

Die weltwirthschaftliche Lage

und die

mitteleuropäischen Kanalprojekte.

Von

Dr. Gottfried Zoepfl.

1897. gr. 8°. 22 S. Preis 60 Pfg.

Druck von Albert Limbach, G. m. b. H., Braunschweig.

Rare Oriental Book Co.
Aptos, California

HF 3776 .B8 C.1
China und seine handelsbeziehu
Stanford University Libraries
3 6105 039 692 814

DATE DUE

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
STANFORD, CALIFORNIA 94305